IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 107)
z dnia 8 czerwca 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 107)

8 czerwca 2021 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, i **Cezarego Grabarczyka (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja ministra infrastruktury na temat stopnia realizacji prac planistycznych i przygotowawczych budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, ze szczególnym uwzględnieniem postępu w zakresie inwestycji kolejowych i drogowych – kontynuacja.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marcin Horała** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, **Mikołaj Wild** prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego, **Tomasz Żuchowski** p.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, **Agata Trzop-Szczypiorska** wójt gminy Baranów, **Beata Fabisiak** przewodnicząca Rady Gminy Baranów, **Robert Pindor** przewodniczący Rady Społecznej ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego, **Barbara Czerniawska** przedstawicielka Inicjatywy Społecznej „Nie dla projektów CPK w całej Polsce" oraz **Jolanta Koczorowska** radna powiatu otwockiego, przedstawicielka Stowarzyszenia „Nie Tędy Droga".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam panie i panów posłów. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane przez marszałek Sejmu RP na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu, po zasięgnięciu opinii przewodniczącego Komisji i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Zasady państwo znają.

Prosiłbym o zalogowanie się posłów, którzy uczestniczą zdalnie, a posłów i posłanki, którzy są na sali, prosiłbym o przyłożenie kart do czytnika. Dokonamy sprawdzenia kworum. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania, który będzie aktywny do zakończenia posiedzenia Komisji. Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja ministra infrastruktury na temat stopnia realizacji prac planistycznych i przygotowawczych budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego ze szczególnym uwzględnieniem postępu w zakresie inwestycji kolejowych i drogowych. Jest to kontynuacja poprzedniego posiedzenia. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Kontynuujemy pytania posłów. Czy ktoś zgłasza się do głosu? Proszę, pani poseł Matysiak. Czy jest z nami pan minister Horała? Ewentualnie odpowiedzi będzie udzielał pan prezes Wild. Żeby nie było takiego galimatiasu jak ostatnio, przyjmiemy taką zasadę: pytanie, odpowiedź, pytanie, odpowiedź. Prosiłbym również w miarę możliwości o zwięzłość z racji tego, że o godz. 11.30 mamy kolejne posiedzenie Komisji.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dzień dobry. Dziękuję za udzielenie głosu. Jeszcze tylko dopytam: Ma być jedno pytanie i potem odpowiedź? Mam kilka pytań, czyli rozumiem, że…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jedna osoba poda swój zestaw pytań, następnie będzie odpowiedź i kolejny zestaw pytań.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Jasne. Tak jak mówiłam, mam kilka pytań. Zacznijmy od tematu inwestycji. Jakie inwestycje powinny być priorytetowe w komponencie kolejowym? Z ostatnich informacji płynących ze spółki wynika, że chce praktycznie równolegle realizować prace przygotowawcze na wszystkich liniach składających się łącznie na 1800 km tras. Tak rozległy proces inwestycyjny w tak krótkim czasie nie był realizowany w żadnym kraju, który w ostatnich latach budował nowe linie kolejowe, oczywiście z wyjątkiem Chin, ale wszyscy zdajemy sobie sprawę, że to zupełnie inna skala działań, inne przepisy dotyczące środowiska, własności prywatnej itd.

Drugie pytanie: Jak idzie realny postęp prac w stosunku do harmonogramów i kamieni milowych? Oprócz współpracy z kolejami hiszpańskimi w obszarze kolejowym według wcześniejszych informacji medialnych spółka CPK współpracuje także z kolejami francuskimi. Jaka wiedza płynie z tej współpracy? Czy CPK zamierza urealnić harmonogramy inwestycji? Według doświadczeń francuskich średni czas realizacji projektu budowy linii kolejowej od studium wykonalności do otwarcia jej dla ruchu pociągów to 15 lat, a już za sześć lat mamy mieć 530 km takich linii i 1800 km do 2034 r. We Francji budowa 1800 km nowych linii TGV zajęła 33 lata, a my chcemy je wybudować w 13 lat? Prosiłabym o doprecyzowanie, w jaki sposób zostanie to u nas tak szybko wybudowane.

Jest też kilka szczegółowych zagadnień, które dotyczą konkretnych linii na podstawie wcześniej przedstawionych przez spółkę informacji. CPK planuje uzyskać czas przejazdu z Warszawy do Poznania po nowej linii przez Łódź w czasie 2 h, tymczasem TLK mówi o czasie 2 h 20 min. po zakończeniu opóźnionej inwestycji modernizacyjnej na istniejącej trasie przez Kutno. Czy to wystarczająca korzyść w czasie przejazdu dla pasażera, który będzie przecież musiał zapłacić za bilet znacznie więcej na nowej dłużej trasie? Na połączeniu Ostrołęki i Łomży CPK planuje budowę nowego odcinka linii kolejowej o długości 30 km, który jest częścią planu 530 km do 2027 r., a tymczasem TLK wyremontowała istniejący odcinek Ostrołęka-Śniadowo, po którym nie jeździ żaden pociąg pasażerski, i w Programie Kolej Plus planuje remont odcinka Śniadowo-Łomża, po którym nie jechał pociąg pasażerski od ponad 20 lat. Czy ktoś koordynuje te dwa tematy? Po co tworzyć nowe połączenie Ostrołęki z Łomżą, jeśli to, które istnieje, jest niewykorzystane?

Mam jeszcze dwa ostatnie pytania. W wywiadzie dla Wirtualnej Polski z 7 maja tego roku minister Horała powiedział takie słowa w odniesieniu do inwestycji CPK, łąki w Baranowie: „Postrzeganie świata przez memy i krótkie złośliwe komentarze staje się zresztą dużym kłopotem, bo zabija potrzebę kompleksowych analiz”. Panie ministrze, chciałabym zobaczyć właśnie kompleksową, rzetelną analizę, którą pokaże spółka CPK, która uzasadnia potrzebę budowy lotniska, z rzetelnymi harmonogramami wszystkich inwestycji. Chciałabym zobaczyć analizy, które dowiodą, że Okęcie wspólnie z Modlinem po rozbudowie za ułamek kosztów budowy CPK będzie znacznie gorszym pomysłem niż nowy port lotniczy. W mojej ocenie wydanie 94 mld zł na komponent kolejowy i kolejnych 30 mld zł na lotnisko zasługuje na kompleksowe, zweryfikowane analizy, zwłaszcza że biorąc pod uwagę dane z państwa prezentacji, które mówią o 25 mln pasażerów w CPK, nie można nie zapytać o możliwości rozwoju lotniska Chopina, które w 2019 r. obsłużyło 19 mln pasażerów, i lotniska w Modlinie, gdzie przecież jest potencjał do rozbudowy o drugi pas.

Kilka ostatnich pytań. Na jakim etapie są rozmowy z właścicielami gruntów, które trzeba będzie wykupić? Jeśli w 2028 r. zaplanowany jest start obsługi w zakresie komponentu kolejowego, to jaki tabor będzie przeznaczony do obsługi tras? Kiedy zostanie ogłoszony przetarg wraz ze specyfikacją techniczną pojazdów? Z jakich środków zostanie sfinansowany zakup taboru? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy pan minister bądź pan prezes zechcą udzielić odpowiedzi? Panie ministrze, proszę udzielić odpowiedzi.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marcin Horała:

Dzień dobry. Szanowni państwo, pozwolę sobie podzielić odpowiedzi tak, że w sprawach kolejowych oddam głos panu prezesowi Wildowi, a na początku powiem o sprawach ogól-

nych i lotniskowych. Otóż po pierwsze, jeżeli mówimy o analizach, to tych analiz jest całe mnóstwo, więc ciężko jest mi odpowiadać na pytanie, kiedy ktoś mówi, że chciałby zobaczyć, jak… Każdy kolejny etap projektu wiąże się z pewnego rodzaju analizami. Teraz na przykład podnosimy kapitał zakładowy spółki CPK. Wymaga to testu prywatnego inwestora. Taki został przeprowadzony, ale i wcześniej, zanim decyzja została podjęta na poziomie uchwały Rady Ministrów, też były stosowne analizy.

Odpowiem tyle, ile możemy tutaj, nie wymieniając się dokumentami, ustnie. Dlaczego nie port Chopina i Modlin? Przepustowość portu Chopina jest zasadniczo wyczerpana na poziomie ok. 20 mln pasażerów nie ze względu na 20 mln pasażerów, tylko ze względu na liczbę operacji lotniczych. Decyzje środowiskowe, jakie zostały wydane i pozwolenia pozwalają na określoną liczbę operacji, nie pozwalają na operacje lotnicze w nocy i już w 2019 r. liczba ta była wyczerpana.

Zmiana tej decyzji wymagałaby przede wszystkim otwarcia obszaru ograniczonego użytkowania, otwarcia terminu na zgłaszanie roszczeń i wtedy cała Warszawa spokojnie może złożyć roszczenia związane z oddziaływaniem na obszar ograniczonego użytkowania. Nawet ciężko to szacować, ale spokojnie można powiedzieć, że kilkadziesiąt miliardów roszczeń hałasowych to minimalny koszt jakiegokolwiek ruszenia uwarunkowań środowiskowych portu lotniczego Chopina, jakiejkolwiek zmiany tych uwarunkowań, a były one takie, jakie były, czyli takie, że w 2019 r. były już praktycznie wyczerpane.

Od strony technicznej można by kosztem kilkumiliardowej inwestycji uzyskać przepustowość z kilkoma milionami więcej pasażerów na Okęciu, ale to koniec. To jest absolutny koniec, nie wspominając o tym, że za tymi kilkoma miliardami kosztu inwestycji idzie potencjalne kilkadziesiąt miliardów roszczeń, ale dalej już się nie da, bo mamy fizyczne ograniczenia. Jest to port lotniczy w środku miasta obudowany ze wszystkich stron osiedlami. Mogę ubolewać, że władze centralne kiedyś, jeszcze za PRL-u, czy lokalne po 1989 r. być może nie przewidywały możliwości rozbudowy portu lotniczego Chopina, nie zostawiały pod to rezerw terenowych, natomiast to już się stało i się nie odstanie. W związku z tym można by ogromnym kosztem, porównywalnym z budową CPK, powiększyć tę przepustowość o kilka milionów pasażerów, po czym ten wzrost rynku lotniczego w Polsce i tak uderzyłby głową w betonowy sufit i port lotniczy Chopina więcej by się nie rozwinął.

Co do potencjału lotniska w Modlinie śmiem polemizować. Obsługując 3 mln pasażerów, a wiem, bo PPL jest jednym z udziałowców, lotnisko to wyraźnie mówiło, że potrzebuje bardzo dużej inwestycji, żeby wyjść na zero. Obsługuje 3 mln pasażerów, nie spina się przy tych 3 mln, przynosi straty i trzeba zrobić dużą inwestycję, żeby zwiększyć możliwości, żeby to w ogóle mogło wyjść na zero, przy czym, jak mówię, znaczące zwiększenie to zwiększenie do 6–7 mln pasażerów. Zbudowanie na bazie Modlina lotniska, które miałoby obsłużyć 20 czy 30 mln pasażerów, to jest po prostu budowanie od nowa zupełnie nowego lotniska. To czemu tam, w miejscu absolutnie nieoptymalnym z punktu widzenia systemu transportowego Polski? Co więcej, rozwijanie modelu tzw. duoportu powoduje, że jako Polska zupełnie tracimy cały segment rynku lotniczego, ruchu hubowego, przesiadkowego, bo oczywiście nikt nie będzie traktował tych portów jako rzeczywistego duoportu, tzn. tak, że doleci sobie lotem dowozowym do Modlina, po czym przemieści się na lotnisko Chopina, tracąc na to tyle czasu, ile to zajmuje np. w godzinach szczytu w Warszawie, a z Chopina poleci jakimś lotem międzykontynentalnym. W Polsce przesiadkowego hubu międzykontynentalnego nie będzie. Można powiedzieć, że ten niezwykle lukratywny element rynku lotniczego oddajemy za darmo za granicę.

Co więcej, jest to również strzał w kolano LOT-u, polskiego narodowego przewoźnika, bo on musi się rozwijać, musi mieć możliwości rozwoju. Na siłą rzeczy ograniczonym Okęciu nie ma tej przestrzeni, a w modelu duoportu, tak jak już mówiłem, nawet jeżeli komuś zależy na tym, żeby oddawać znaczącą część rynku lotniczego poza Polskę, a smakowity kąsek tego, co jest w Polsce, oddawać z kolei lowcostowym, zagranicznym liniom kosztem LOT-u, to wtedy model duoportu wpisuje się w takie założenie. Jeżeli ktoś chce, żebyśmy pieniądze, zyski, biznes mieli w Polsce, żeby polski przewoźnik również miał szanse rozwoju i stania się dużą światową linią, co w dłuższej perspektywie kilku dekad jest zasadniczo niezbędne dla jego rozwoju i dla jego przetrwania, to budowa

Centralnego Portu Komunikacyjnego czy, jak wcześniej, Centralnego Portu Lotniczego jest niezbędne. Ta potrzeba była już wiele lat temu.

Tak jak powtarzam, być może paradoksalnie rzecz biorąc, kilkuletni reset rynku lotniczego spowodowany pandemią pozwala na to, żeby CPK wszedł do użytkowania wtedy, kiedy będzie to potrzebne, a nie kilka lat po tym, kiedy już było potrzebne. Gdyby nie pandemia, potrzeba powstania CPK zaistniałaby w 2022 r., może w 2023 r. Na Okęciu byłby to absolutny koniec przepustowości i stracilibyśmy kilka lat. Przez kilka lat łańcuchy logistyczne i potoki pasażerów układałyby się poza Polskę. Tyle odnośnie do innych wariantów, oczywiście mówiąc potocznie, bo siłą rzeczy na posiedzeniu Komisji w kilku zdaniach trzeba zawrzeć coś, co jest rozpisane na kilkadziesiąt, kilkaset stron różnych wielowariantowych analiz.

Chyba wyczerpałem tematy lotnicze. W tym miejscu oddałbym głos panu prezesowi Wildowi, żeby po pierwsze podsumował dotychczasowe doświadczenia we współpracy z SNCF, z kolejami francuskimi, jak również odpowiedział na kilka szczegółowych pytań dotyczących konkretnych połączeń.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję, panie ministrze. Mam prośbę w imieniu własnym, jak i, myślę, Komisji – bo w pełni zgadzam się, że słowo zawsze jest bardziej ogólne aniżeli to, co na piśmie – aby dostarczyć Komisji wszelkie wielowariantowe, wielostronicowe analizy, o których pan mówił.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Oczywiście, przeprowadzimy taką kwerendę i jak najbardziej udostępnimy dokumenty, które są w domenie publicznej, nie są np. tajemnicą handlową spółki. W części od dłuższego czasu są one zresztą publicznie dostępne, więc po prostu zbierzemy je i przekażemy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu Centralnego Portu Komunikacyjnego Mikołaj Wild:

Szanowni państwo, dzień dobry. Z pytań, które pozwoliłem sobie wynotować, pierwsze dotyczyło równoległych realizacji prac na wielu liniach kolejowych i założenia, na którym się opieramy, przyjmując, że jest to możliwe. Odwołam się do przykładu budowy autostrad w Polsce. Budowa linii kolejowych jest w naszym zasięgu. Jest możliwe budowanie linii kolejowych z taką samą intensywnością, z jaką budowane są w Polsce autostrady. Co więcej, należy zwrócić uwagę, że z czasem kolej będzie zyskiwała coraz większe pierwszeństwo w stosunku do rozbudowy dróg, zwłaszcza jeżeli chodzi o środki europejskie. Należy być na to gotowym, bo jest to naturalny trend w całej Europie.

Jeżeli chodzi o drugie pytanie – proszę mnie poprawić, jeżeli pominę jakieś kwestie – to w nawiązaniu do współpracy z kolejami francuskimi za punkt odniesienia przyjmuje się 15-letni cykl od momentu zatwierdzenia projektu, przez studia wykonalności, do momentu odbioru nowej trasy. Jest to harmonogram, który jest spójny z harmonogramami, które są zakładane np. przez inwestorów takich jak PKP TLK. Jest to harmonogram, który jest spójny również z trasami, które wchodzą w skład programu CPK i wymagają najdłuższego okresu planistycznego w związku z ingerencją w obszary Natura 2000, a także z ingerencjami w siatkę osadniczą.

Na podstawie zgromadzonego już obecnie materiału analitycznego jesteśmy w stanie przeprowadzić inwestycje dotyczące pierwszych przeszło 500 km nowych tras kolejowych do 2028 r., tak jak jest to przez nas deklarowane do końca 2027 r. Dlaczego tak uważamy? Uważamy, że właśnie dlatego korzystamy z doświadczenia kolei hiszpańskich, kolei francuskich, mamy również podpisane porozumienie o szerokiej współpracy z Koreą. Są również inne porządki prawne i są również inne państwa, które chciałyby brać udział w doskonaleniu naszego systemu kolejowego, żebyśmy mogli wybierać najlepsze i najbardziej efektywne rozwiązania.

Jeżeli chodzi o bardziej szczegółowe pytania, to rozpocznę od odniesienia się do pytania dotyczącego linii poznańskiej, gdzie deklarowany czas przejazdu spadnie do 2h 20 min.

Pragnę zwrócić państwa uwagę, że linia poznańska, ta, która obecnie podlega modernizacji, jest linią wpisaną do korytarza transportowego, do sieci TEN-T jako linia kolejowa. Oznacza to, że w swoim założeniu nie może stanowić głównej osi transportowej dla dalekobieżnych podróży pasażerskich ze względu na to, że linie muszą być co najmniej współdzielone z liniami towarowymi. Dlaczego stało się tak, że w założeniu towarowa linia została zmodernizowana do parametrów linii pasażerskich? Myślę, że część z uczestników Komisji Infrastruktury wie lepiej ode mnie, że jest to projekt, który należy skończyć, i PKP TLK z sukcesem prowadzi go do końca.

Jeśli chodzi o połączenie Ostrołęka-Łomża i połączenie Ostrołęki z Łomżą przez Śniadowo, zwracam państwa uwagę, że w ramach projektu wchodzącego w skład CPK mówimy o przedłużeniu szprychy wchodzącej do CPK aż do Giżycka po optymalnej trasie. Główne obsługiwane potoki pasażerskie w tym zakresie to potoki pasażerskie, które będą szły z centralnej Polski na Mazury, natomiast przygotowywane w ramach Programu Koleje Plus połączenie Śniadowo-Łomża jest połączeniem, którego celem jest obsługa potoków pasażerskich z Białegostoku. Oczywiście dostrzegamy ryzyko kanibalizacji tych dwóch połączeń. Ryzyka te zostaną dokładnie opisane w zleconych studiach wykonalności dotyczących tych połączeń.

Jeżeli chodzi o tabor do obsługi CPK, to zakup już teraz po części jest zakładany w planach inwestycyjnych PKP Intercity, natomiast w pozostałym zakresie przygotowujemy takie mechanizmy, aby tabor został podstawiony pasażerom i aby pasażerowie mogli z niego korzystać. Dodajmy, że jest to tabor, którego potrzebujemy do obsługi CPK. Wymaga stworzenia i dostosowania na nowo do naszych potrzeb, do potrzeb polskiego systemu transportowego. Nie jest to rozwiązanie, które może być zakupione w ramach istniejącej oferty poszczególnych producentów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Lasek. Pani poseł chce jeszcze dopytać o jedną rzecz. Proszę.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dziękuję. Przede wszystkim nie odpowiedział pan na pytanie dotyczące tego, na jakim etapie są rozmowy z właścicielami gruntów, które trzeba będzie wykupić. W kontekście pytania o tabor powiem, że oczywiście wszyscy tutaj zdajemy sobie sprawę z tego, że tabor ten jest potrzebny, natomiast pytanie było konkretne: Kiedy zamierzają państwo ogłosić na to przetarg i jaka będzie specyfikacja techniczna tych pojazdów? Jeżeli teraz nie zna pan odpowiedzi na to pytanie, bardzo proszę o odpowiedź na piśmie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie prezesie?

Prezes zarządu CPK Mikołaj Wild:

Specyfikacja techniczna powinna zostać przygotowana i poddana pod dialog z branżą do początku przyszłego roku, natomiast ze względu na to, że, tak jak powiedziałem przed chwilą, tabor, o którym mówimy, jest taborem, który wymaga intensywnego dialogu z branżą, formuła zamówienia wymaga jeszcze tegoż dialogu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, panie prezesie, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, jeżeli chodzi o kolej, powiem najpierw, że z przedstawionej przez CPK informacji dotyczących prognoz ruchu kolejowego na nowych liniach wynika, że nowe połączenia spowodują podwojenie dalekobieżnego ruchu kolejowego w stosunku do 2019 r. Tam chyba jest poziom 120 mln pasażerów. Bardzo prosiłbym o szczegółowe przedstawienie dobowych przewozów na poszczególnych liniach. Zabrakło tych danych na mapach prezentowanych przez CPK na stronie internetowej, a przecież jeżeli jest podawana łączna wartość, czyli liczba 120 mln pasażerów, to muszą być też znane dane cząstkowe.

Prosiłbym też o udostępnienie czy przedstawienie szczegółowych harmonogramów. Pani poseł przede mną pytała już o harmonogramy, ale proszę o szczegółowe harmonogramy na wykresie Gantta dla inwestycji lotniskowej i inwestycji kolejowych, które są planowane do uruchomienia w 2027 r. Oczywiście proszę o przedstawienie tych danych na piśmie, bo są zbyt szczegółowe, żebyśmy w tej chwili mogli o nich rozmawiać.

Mam też pytanie dotyczące planu generalnego. Na jakim etapie jest w tej chwili przygotowanie masterplanu dla inwestycji CPK? Czy został już wybrany główny wykonawca masterplanu? Pytam, ponieważ z tego, co pamiętam, pierwszy przetarg był unieważniony i spółka miała sama przygotowywać plan generalny, ale jeżeli w spółce nie pracuje nikt, kto budował tak wielką inwestycję – w Polsce chyba w ogóle nie było takiej budowy – to jest pewien niepokój, czy przygotowanie planu generalnego przez ludzi, którzy nie mają w tym zakresie doświadczenia, nie będzie obarczone błędami.

Ostatnia uwaga dotyczy lotniska w Modlinie. Oczywiście pan minister wspomniał, że lotnisko w Modlinie jest nierentowne, natomiast już w 2019 r. przez spółkę były przedstawione analizy mówiące o tym, że za kwotę, o ile dobrze pamiętam, nieco ponad 820 mln zł lotnisko to w ciągu pięciu lat byłoby w stanie obsłużyć od 15 do 17 mln pasażerów rocznie, co razem z Warszawą daje przewidywaną dla CPK obsługę ruchu. Dodatkowo nic nie stoi na przeszkodzie, żeby lotnisko w Modlinie było lotniskiem hubowym… a nie odloty dalekiego zasięgu z Warszawy. To już są szczegóły. Jak rozumiem, macie państwo swoje analizy, które mówią wam co innego. To wszystko, jeżeli o mnie chodzi. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie ministrze, panie prezesie?

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Odpowiadając, może rozpocznę. Poproszę też o uszczegółowienie pana prezesa. Odpowiadając na pytanie o masterplan, powiem, że nie do końca jest tak, jak powiedział pan poseł, że spółka ma wykonać masterplan sama. Bardzo fachowe, renomowane, z topowej światowej półki firmy, a właściwe konsorcja firm, które startowały w tym przetargu, niestety poległy na polskim prawie zamówień publicznych i po prostu nie spełniły kryteriów formalnych związanych z tym przetargiem. Ze względu więc na to, że faktycznie trzeba było unieważnić ten przetarg, żeby uniknąć opóźnienia w projekcie dokonaliśmy przeprojektowania paczki zadań, która kryła się pod pojęciem masterplanu. Najbardziej pilne, które trzeba wykonywać już teraz, są wykonywane siłami spółki, doradcy strategicznego lub oddzielnymi drobnymi zleceniami, natomiast gros było do wykonania nie na dzisiaj i to pozostaje, w tym jest oczywiście plan generalny, w nieco zmniejszonej paczce pt. przetarg na masterplan. Przetarg się toczy. Tu będę prosił pana prezesa o uzupełnienie informacji, na jakim w tym momencie jest on etapie.

Co do lotniska w Modlinie taka analiza po stronie lotniska faktycznie powstała, natomiast nie była ona poparta rzetelnym testem prywatnego inwestora. Co więcej, to nadal jest model duoportu, czyli to nadal jest model, w którym przekreślamy szanse rozwoju narodowego przewoźnika, a wspieramy zagranicznego przewoźnika lowcostowego. Gdyby to natomiast Modlin miał być portem hubowym, to już nie jest rzekome, teoretyczne 15 mln zł wynikające z tego planu, tylko znacznie więcej, czyli znów jest to budowa portu o takich parametrach jak CPK, tylko że w Modlinie.

Jeszcze raz przypomnę, że pod względem układu komunikacyjnego ziem polskich znajduje się on po złej stronie Wisły. Nie znajduje się pomiędzy aglomeracją warszawską i łódzką, w ośrodku ciążenia tych dwóch aglomeracji, tylko w warszawskiej. Nie znajduje się blisko autostrady A1, bezpośrednio przy autostradzie A1, przy przyszłym skrzyżowaniu autostradowej obwodnicy Warszawy z autostradą A2, przy tym miejscu, gdzie urywa się teraz, a gdzie zostanie dokończona Centralna Magistrala Kolejowa, a w miejscu z punktu widzenia lokalizacji hubu, kluczowego dla Polski węzła transportowego, w miejscu absolutnie nieoptymalnym, niedobrym, złym. Nie tak należy projektować. Już rzut oka na mapę z zaznaczonymi liniami kolejowymi i drogami wystarczy, żeby w sposób oczywisty było to widać.

O ile dyskusje o tym, czy analiza dotycząca tego, czy taki węzeł to powinien być Grodzisk i okolice czy bardziej Baranów, o ile analiza ta wyszła po analizie szeregu kryteriów, o tyle w przypadku Modlina jest to dosyć oczywiste. W każdym kryterium jest to lokalizacja gorsza lub znacznie gorsza, zupełnie nieracjonalna na taki port. Chyba że, jak mówię, chcemy robić duoport, czyli tracić korzyści związane z lotniskiem hubowym, nie dawać szansy rozwoju LOT-u itd.

To tyle. Poprosiłbym pana prezesa o uzupełnienie o bieżącą informację na temat tego, na jakim etapie znajdujemy się w przetargu na masterplan.

Prezes zarządu CPK Mikołaj Wild:

Bardzo dziękuję. Jeżeli chodzi o przetarg na plan generalny, to harmonogram wyłonienia w nowym przetargu masterplanera, nowego wykonawcy to wrzesień tego roku. Jeżeli chodzi o prace, które do tego momentu zostaną wykonane, aby wyposażyć masterplanera w wiedzę potrzebną do realizacji jego zadań, to są to zaktualizowane prognozy lotnicze, oczywiście uwzględniające to, co dzieje się teraz na rynku lotniczym. Jest to również lokalizacja, która zostanie następnie zweryfikowana przez masterplanera, co również wydarzy się w tym roku, i ustalenie podstawowych celów i założeń dla realizacji Portu Solidarność. Pierwszy etap pracy zmierza do tego, aby masterplaner mógł wejść niejako na bieżąco i od razu przejąć swoje podstawowe obowiązki, o których mówił minister Horała.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Laska o dobowy rozkład na poszczególnych liniach, to myślę, że zaszło tutaj pewne nieporozumienie. Mówimy o sieciowym modelu ruchu, który uwzględnia wpływ programu CPK na każdą sieć, na sieć pojmowaną jako całość. Nie jest on robiony w formule od dołu. Jest to model sieciowy, który – dodam i podkreślę – jest powszechnie dostępny. Każda z zainteresowanych osób może samodzielnie z niego skorzystać. Korzystają z niego również firmy, które z nami współpracują. Natomiast uszczegółowienie modelu w odniesieniu do poszczególnych tras, w uwzględnieniu przystanków, które będą lokowane na poszczególnych trasach, nastąpi na etapie studiów techniczno-ekonomiczno-środowiskowych, ponieważ to wówczas będziemy mogli wyznaczyć precyzyjny rozkład na poszczególnych trasach.

Jeżeli chodzi o pytanie o harmonogramy, oczywiście jesteśmy w stanie przedłożyć je w wersji pisemnej, więc teraz nie będę już tego rozwijał. Dziękuję. Jeżeli są jakieś pytania, na które nie odpowiedziałem, to…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Zdalnie zgłaszał się pan poseł Sośnierz.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Dziękuję. Odnośnie do pierwszej rzeczy, o której usłyszałem przed chwilą, powiem, że cieszę się, że nie jestem na miejscu, bo krew mnie zalewa, jak słyszę takie rzeczy, że jakaś linia kolejowa nie może być wykorzystana do ruchu pasażerskiego. Szczerze mówiąc, zbulwersowała mnie informacja, że jakieś połączenie kolejowe nie może być odpowiednio wykorzystane pod kątem ruchu pasażerskiego, bo z biurokratycznych powodów jest gdzieś wpisana jako linia towarowa. To proszę ją wypisać jako linię towarową. Nie przyjmuję do wiadomości, że podatnicy będą musieli budować nowe linie kolejowe, jeśli dobrze zrozumiałem sens tej wypowiedzi…

Prezes zarządu CPK Mikołaj Wild:

Nie, niedobrze.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

…tylko dlatego, że ktoś gdzieś coś wpisał i nie można tego wypisać. Rany boskie, to nie może być argument, że ktoś coś źle wpisał. Proszę po prostu ten wpis poprawić i odpowiednio wykorzystać w maksymalny dostępny sposób infrastrukturę, którą mamy. Tyle.

Kolejna sprawa. Cała operacja związana z budowaniem CPK to jest nic innego jak gigantomania plus skok na kasę. Trzeba wydać ogromne pieniądze i wymyślać do tego jakieś uzasadnienia. Uzasadnienia te są kuriozalne. Nie ma żadnych przesłanek, żadnych, że w Polsce mógłby funkcjonować węzeł przesiadkowy. To jest mrzonka niepoparta zupełnie niczym poza chciejstwem. Nie potrzebujemy węzła przesiadkowego i prawdo-

podobnie nawet samo wybudowanie lotniska nie spowoduje, że ono stanie się węzłem przesiadkowym, bo ktoś musiałby chcieć tędy latać. Nie ma żadnych prognoz, że tak się stanie. Nie mówię już o tym, że póki co ruch lotniczy cofnął się w rozwoju o kilka lat z powodu pandemii i zajmie trochę czasu, żeby wrócił do punktu wyjściowego.

Nie jest prawdą, że lotnisko Chopina nie może zostać rozbudowane. Po pierwsze, już obecnie można zwiększyć jego przepustowość. Nie jest prawdą, że z każdej strony jest obładowane osiedlami, bo od strony południowej, na południe od pasa startowego nie ma żadnego osiedla. Tam można zrobić drugi pas startowy. W związku z tym to jest zupełna nieprawda. To, że Modlin jest nieopłacalny, oznacza, że podpisał złą umowę, która zresztą niedługo się kończy, ale docelowo nie ma żadnych powodów, żeby skazywać go na upadek. To instytucje państwowe umyślnie sabotują rozwój portu w Modlinie, odmawiając zgody na kredyt po to, żeby znowu uzasadnić, że wielki skok na kasę był bardziej uzasadniony, bo Modlin w oczywisty sposób będzie wysysał ruch lotniczy, podobnie jak lotnisko Chopina, które docelowo państwo też musicie zamknąć, co dobrze wiecie, tylko nie chcecie tego przyznać, bo nikt nie będzie chciał lądować w polu kapusty. Ludzie będą woleli lądować w Modlinie i na Okęciu niż w polu kapusty.

Poza tym zdecydowaliście się postawić na Radom jako lotnisko pomocnicze i, znowu, żeby uzasadnić Radom, musicie zniszczyć Modlin. Modlin jest świadomie niszczony, żeby uzasadnić sens waszych inwestycji, po to, żeby było dużo pieniędzy do wydania, żeby znajomi mogli zarobić, żeby odpowiednie spółki, które potem dadzą pieniądze na kampanie, mogły zarobić itd. To jest świadoma akcja dewastacji istniejącego już lotniska, świadoma akcja marnotrawstwa dwóch istniejących już lotnisk. To, co robicie, to działalność z pogranicza przestępstwa. To jest świadome niszczenie tego, co mamy, po to, żeby zmarnować pieniądze na budowę niewygodnego lotniska w polu kapusty.

Co to znaczy, że Modlin jest po złej stronie Wisły? Złej dla kogo? Może dla pana ministra? Dla wielu ludzi, nie wiem, z Ciechanowa czy z Ostrołęki jest po dobrej stronie Wisły i oni chcą z tego lotniska korzystać, a wy świadomie chcecie je zniszczyć. Nie potrzebujemy gigantomanii i konkurowania na siłę o bycie hubem, węzłem przesiadkowym, którym prawdopodobnie i tak nie będziemy. Nic na to nie wskazuje. Jest to gigantomania LOT-u. Jest to budowa lotniska po to, żeby uzasadnić istnienie państwowego przewoźnika, do którego znowu będziemy dopłacać i ratować go w każdej sytuacji po to, żeby budować lotnisko, które będzie tylko dla niego wygodne. Wszyscy inni wolą latać na lotnisko Chopina, na lotnisko w Modlinie itd.

Kolejnym absurdem jest budowanie wokół tego węzła kolejowego. Centralny węzeł kolejowy w kraju skupiony na porcie lotniczym zamiast w centrum miasta, w centrum stolicy to kolejna aberracja, która nie ma żadnego uzasadnienia. Koszty dodatkowego przejazdu między węzłem przesiadkowym a czymkolwiek, gdzie ludzie chcą dojechać… To znaczy tam mniejszość ludzi jedzie na lotnisko, większość ludzi jedzie gdzie indziej niż na lotnisko, w związku z tym dla wszystkich innych będzie to zmiana negatywna, powodująca, że ludzie będą mniej chętnie korzystać z pociągów. Będą niechętnie korzystać z pociągów, w związku z tym prognozy opierające się na tym, że jak zbudujemy nowe linie, to linie te automatycznie zapełnią się pasażerami, są wyssane w palca. Nie ma żadnego powodu, żeby wróżyć, że jak zbudujemy węzeł kolejowy w niewygodnym miejscu, to ludzie chętniej będą jeździć pociągami. Nie, zakładajmy, że będą jeździć pociągami tyle samo czy nawet mniej, skoro wszędzie będą musieli dojechać jeszcze z tego węzła i przesiadać się. Pod każdym względem jest to absolutnie… nie mówię, że źle przemyślane, po prostu są tu istotne inne kryteria niż wygoda mieszkańców. Trzeba wydać mnóstwo pieniędzy, żeby ktoś mógł na tym zarobić.

W związku z tym proszę o wykazanie w odpowiedzi, jakie działania podjęliście państwo, żeby zmienić przeznaczenie tej linii, którą trzeba budować. Proszę o wyjaśnienie, jakie konsekwencje są wyciągane wobec instytucji podlegających ministrowi, żeby przestały blokować rozwój portu w Modlinie, i skąd w ogóle pomysł, że możemy być węzłem przesiadkowym. Jakie symulacje i jakie dane na to wskazują? Nie doczekaliśmy się tego przez kilka lat. Siedzicie i przejadacie pieniądze w tej spółce, kompletnie nic z tego nie wynika, snujecie jakieś oderwane od rzeczywistości wizje o potędze. Przypominam, że zbudowano już takie nieudane inwestycje, chociażby w Hiszpanii, które stoją puste,

bo ktoś chciał mieć węzeł przesiadkowy i go nie ma. Budowanie samego lotniska nie powoduje tego, że stajemy się węzłem przesiadkowym. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan minister?

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Ojej. Niezwykle cieszę się, że panu posłowi całkowita nieznajomość rzeczy nie przeszkadza w formułowaniu ostrych sądów. To miło. Nawet znam te mechanizmy, bo też podobnie funkcjonowałem intelektualnie, powiedzmy, 20 lat temu, tzn. miałem pewną myślową kalkę, do której potem przykrawałem rzeczywistość, a jeśli nie pasowała, to tym gorzej dla rzeczywistości.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, prosiłbym bez…

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Panie przewodniczący, pan poseł był łaskaw postawić cały szereg tez publicystycznych. Dlaczego ja nie mogę…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pan robi wycieczki personalne, na które się nie godzę. Z panem posłem Sośnierzem wielokrotnie się nie zgadzałem, ale pan poseł ma prawo wyrazić swoje zdanie…

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Przed chwilą pan poseł insynuował, że jesteśmy jakimiś złodziejami i łapówkarzami. Na to pan pozwalał. Dyskutujmy więc na tym samym poziomie dla wszystkich dyskutantów.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Prosiłbym odpowiadać na pytania, a nie stosować wycieczki personalne do pana posła Sośnierza, bowiem jest to nie na miejscu. Dzisiaj jest tu pan jako przedstawiciel rządu, który w imieniu rządu ma referować w ramach kontroli naszej Komisji.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Dobrze. W takim razie już przywołuję się do porządku i odpowiadam. Po pierwsze, kwestia – linie towarowe a linie pasażerskie. Oczywiście nie jest tak, że to jest jakieś biurokratyczny zapis, tylko jeżeli modernizujemy linię, to modernizujemy ją do określonych parametrów przewozowych, np. maksymalnej prędkości, jaką pociągi mają na niej osiągać. Pociągi towarowe generalnie potrzebują zupełnie innych parametrów niż pociągi pasażerskie. Na przykład jeżdżą zdecydowanie wolniej, natomiast pociągi pasażerskie zasadniczo muszą jeździć zdecydowanie szybciej. Z tego, na jaką prędkość projektowana jest linia, wynika cały szereg parametrów, np. promienie łuków, obiekty inżynieryjne, kolizyjne lub bezkolizyjne przejazdy przez tę linię kolejową. W związku z tym linię nazywamy – w pewnym sensie, potocznie – pasażerską lub towarową dlatego, że po prostu ma parametry niezbędne do ruchu pasażerskiego lub niezbędne do ruchu towarowego.

Jeszcze raz powtórzę, że nie wynika to z żadnej biurokratycznej decyzji. Po prostu linia, która będzie budowana pod ruchu towarowy, może być znacznie tańsza w budowie, bo jest budowana pod mniejszą prędkość przejazdu, ale potem będzie bardzo nieefektywna do wykorzystania dla ruchu pasażerskiego, choć oczywiście nikt tego nie zabroni. Jeżeli uda się tam znaleźć miejsce, dostęp do torów, czas, pociąg pasażerski może tamtędy przejechać, tylko będą to przejazdy nieatrakcyjne. Takich przejazdów raczej się nie organizuje, bo pewnie nie byłoby na nich za dużo chętnych.

Co do rozbudowy lotniska Chopina, panie pośle, faktycznie na południe od lotniska Chopina jest trochę niezabudowanego terenu. Tam znajduje się np. siedziba Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, Schronisko na Paluchu, ale to nie o to chodzi. Chodzi o to, że tam można by ewentualnie wybudować trzeci pas – bo drugi to już lotnisko Chopina ma – tylko problem jest taki, że jak się buduje pas dla lotniska, to musi on mieć tory podejścia. W określonych promieniach generuje on hałas, w tym taki, w którym nikt nie może zamieszkiwać. Zabudowa nie może być wyższa niż określona wysokość na okre-

ślonych kierunkach, bo kolidowałoby to z podchodzącymi do lądowania i startującymi samolotami. To powoduje, że to jest niemożliwe.

Powtórzę, że nie można, i proszę nie polemizować z faktami określonymi przez inżynierów, specjalistów i przez nikogo w świecie lotniczym niekontestowanym. Nie da się rozbudować lotniska Chopina, chyba że ktoś podjąłby decyzję, że np. wyburzamy spory kawałek Ursynowa albo innej warszawskiej dzielnicy, która oczywiście byłaby szalona, nieefektywna kosztowo i absurdalna. Teoretycznie można by nieco zwiększyć przepustowość lotniska Chopina kosztem bardzo kosztownych operacji, takiego optymalizowania istniejącej infrastruktury, dosztukowywania: tu płyta postojowa, tu trochę przedłużenie pirsu, co, tak jak mówię, prawdopodobnie pozwoliłoby, mówiąc kolokwialnie, wycisnąć kilka dodatkowych milionów pasażerów w przepustowości, tylko że, znów, dalej już się nie da. Wyglądałoby to tak: kupujemy sobie dwa, trzy lata rozwoju rynku lotniczego, ponosimy koszty i wracamy do punktu wyjścia, z tym że zupełnie abstrahujemy tu od uwarunkowań prawnych i środowiskowych.

Powtórzę, że możemy się na to zżymać, ale tak właśnie jest, że lotnisko generuje obszar ograniczonego użytkowania, osoby zamieszkujące w obszarze ograniczonego użytkowania mają prawo do składania roszczeń. Jakakolwiek zmiana w tym obszarze – a przebudowa lotniska wymaga zmiany tego obszaru – otwiera nowy termin do składania roszczeń i, tak jak mówię, pewnie z milion czy półtora miliona mieszkańców tego obszaru mogłoby składać roszczenia, które na ten moment kosztowałyby niewątpliwie dziesiątki miliardów, miliardy na pewno, ale raczej dziesiątki miliardów. Widzimy to po tym, co dzieje się w Poznaniu, co się dzieje w Krakowie, przy okazji rozbudowy lotnisk. Po co więc ponosić wielomiliardowe, porównywalne z budową nowego lotniska koszty, żeby zafundować sobie ten sam problem za dwa, trzy lata i tak musieć budować nowe lotnisko?

Co do lotniska w Modlinie i rzekomego niszczenia tego lotniska, zdecydowanie się nie zgadzam. Nie zostały wykonane żadne działanie na szkodę firmy prowadzonej przez lotnisko w Modlinie. Jest wręcz przeciwnie, moim zdaniem to strona państwowa, Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze" dbałoby o niewyrządzenie lekkomyślnej szkody temu lotnisku np. przez dokapitalizowanie bez porządnego testu prywatnego inwestora. Nie trzeba być prorokiem, żeby wiedzieć, że bez testu prywatnego inwestora za moment czy za parę miesięcy byłaby decyzja Komisji Europejskiej o niedozwolonej pomocy publicznej, żądanie zwrotu i natychmiastowa upadłość, tak jak to graliśmy w przypadku stoczni i paru innych firm w Polsce.

O ile więc mogę – nie ma tu z nami przedstawiciela PPL-u, ja tylko sprawuję nadzór nad tym przedsiębiorstwem, mogę się za nie wypowiadać – powiem, że PPL dba o swoje inwestycje, jest skłonne do prowadzenia wszelkich działań, które są zgodne z prawem, w istocie sprzyjają funkcjonowaniu danego lotniska i mają znamiona racjonalności ekonomicznej. W przypadku Modlina, jak mówią eksperci, jest generalnie tak – oczywiście przed COVID-em, bo COVID to sytuacja nadzwyczajna – że mniej więcej milion pasażerów to próg, od którego lotnisko regionalne w Polsce zaczyna wychodzić na swoje. W Modlinie były 3 mln pasażerów. Podpisana umowa była taka, że przy 3 mln nadal na swoje nie wychodziło, stąd duży problem z testem prywatnego inwestora, bo przychodzi Unia Europejska, co prawda to my prowadzimy rozmowy z Komisją Europejską i je prowadziliśmy, np. przy okazji mechanizmu pomocy dla lotnisk w COVID-zie, Komisja Europejska mówi wprost: Jeżeli jakieś lotnisko było trwale nierentowne jeszcze przed COVID-em, to to, co próbujecie dać teraz, w COVID-zie, nie jest pomocą covidową, tylko niedozwoloną pomocą publiczną, ukrytym dotowaniem trwale nierentownej firmy.

Takie są więc realia i stanowczo protestuję przeciwko mówieniu, że ktoś celowo szkodzi Modlinowi. Być może zaszkodził mu ktoś, kto wiele lat temu miał pomysł, żeby w ten sposób, na takich zasadach, w takich parametrach to lotnisko tworzyć, ale to już się stało, to już jest historia i teraz musimy jakoś sobie radzić.

Wracając do tego, że jest po złej stronie Wisły, powiem, że być może dla mieszkańca Ciechanowa. Mam wielką sympatię do Ciechanowa, byłem tam całkiem niedawno i oczywiście bliżej jest na lotnisko w Modlinie niż do CPK czy nawet na Okęcie, ale jeżeli przeanalizujemy, jak wyglądają polskie ziemie i gdzie znajduje się centralny punkt ciąże-

nia komunikacyjnego, okaże się, że znajdzie się on gdzieś między Łodzią a Warszawą, i to przy wielu różnych analizach.

To nie jest przypadek, że twierdził tak i pan minister Grabarczyk za rządów Platformy Obywatelskiej. Jak prowadził analizy dotyczące Centralnego Portu Lotniczego, wychodziło, że ten punkt znajduje się gdzieś między Warszawą a Łodzią. To są sprawy dosyć oczywiste, bo musi to być punkt, do którego jest w miarę równomierny i możliwie szybki dojazd z różnych części kraju, a nie tylko z Ciechanowa.

Jeżeli mówimy o porcie, o węźle, to jest pytanie. Oczywiście, że przytłaczająca większość pasażerów pociągów przejeżdżających przez węzeł CPK nie będzie jeździła na lotnisko, to rzecz oczywista. Będą jeździli np. w relacji Gdańsk-Kraków, w relacji Poznań -Warszawa, również w relacji Jastrzębie Zdrój-Mazury albo w całym szeregu innych relacji. Nie będzie tak, że każdy pociąg będzie kończył swój bieg w CPK, będą tam wysiadać i przesiadać się na nowy pociąg jadący gdzieś dalej, bo oczywiście nie na tym polega węzeł przesiadkowy.

Teraz jest pytanie. Dostrzegając potrzeby znaczącej inwestycji budowy właściwie nowej sieci infrastruktury kolejowej w Polsce, bo ta, którą mamy, jest absolutnie niewystarczająca, jeżeli chcemy realizować cele transportowe takie jak chociażby zdecydowane zwiększenie udziału kolei w przewozach, co jest wprost koniecznością, jeżeli taką sieć mamy budować, to ona musi mieć gdzieś punkt ciążenia, ten główny węzeł. Oczywiście ktoś mógłby powiedzieć: Niech ma w dużym mieście. Pod tym względem Łódź odpada, bo wiemy, jak wygląda infrastruktura kolejowa w Łodzi, czołowy dworzec i konieczność przechodzenia tunelami. Niedługo podpiszemy umowę na projektowanie tunelu kolei dużych prędkości pod Łodzią. W Warszawie trwa teraz wielka przebudowa trasy średnicowej w Warszawie, przebudowa Dworca Zachodniego, później będzie dworzec Warszawa Wschodnia, tunel pod Alejami Jerozolimskimi. Jeżeli natomiast w śródmiejski węzeł mielibyśmy wtłoczyć jeszcze dwa czy trzy razy tyle ruchu kolejowego, to znów trzeba by zrobić jakieś gigantyczne wyburzenia. To jest po prostu niemożliwością. Węzeł musi więc powstać gdzieś poza dużą aglomeracją.

Zresztą nie jest tak, że wszyscy jadą do Warszawy. Nie jest tak. Bardzo dużo relacji północ-południe, wschód-zachód przejeżdża przez Warszawę, a niekoniecznie każda musiałaby, bo jak ktoś jedzie z południa Polski na północ, to przez Warszawę przejeżdżać nie musi. Gdybyśmy więc nawet nie budowali CPK, to pewnie i tak musiałby powstać duży kolejowy węzeł przesiadkowy czy przejazdowy, w każdym razie komunikacyjny, gdzieś między Warszawą a Łodzią, pewnie w miejscu, gdzie obecnie kończy się Centralna Magistrala Kolejowa, a raczej urywa, bo ona od początku była planowana do Trójmiasta i dokończymy ją zgodnie z planami.

Skąd twierdzenie, że będziemy hubem? Chociażby dlatego, że patrzymy, jak wygląda polski rynek lotniczy, że w 2019 r. było już prawie 50 mln pasażerów, że w całym obszarze Europy Środkowo-Wschodniej nie ma lotniska, które pełniło taką funkcję, a jest to ponad sto, sto kilkadziesiąt milionów pasażerów. Jest tu ogromny potencjał wzrostu, bo w miarę bogacenia się społeczeństwa i doganiania poziomu zamożności Europy Zachodniej domniemać można i każdy ekspert domniema, że skłonność do korzystania z podróży lotniczych będzie rosła.

Statystyczny Polak, jak widać z liczb, lata mniej więcej raz do roku. Wystarczy, żeby latał dwa razy do roku, tak jak mieszkańcy wielu państw Europy Zachodniej, którzy latają nawet częściej, byśmy mieli już 100 mln pasażerów. Tak jak mówię, to jest ogromny rynek i potencjał, z którego albo możemy skorzystać i to przyniesie biznes, miejsca pracy i pieniądze w kieszeniach Polaków, albo oddamy za darmo do innego kraju, niech sobie korzysta Wiedeń, Monachium czy inne huby.

Zadaniem rządu jest dbanie o polski interes, interes Polaków i polskiej gospodarki i patrzenie nie tylko na dziś, ale też na to, co będzie za 10 czy za 20 lat. Wyrazem takiej troski jest właśnie budowa CPK. Nie wiem, czy pan prezes chciałby dodać coś jeszcze do tego, co powiedziałem, czy wyczerpałem temat.

Prezes zarządu CPK Mikołaj Wild:

Nie, dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pani poseł Chmiel.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

Chyba się doczekałam. Dziękuję bardzo. Słuchając państwa ze strony CPK, mam wrażenie, że praca tam wre, a sytuację mamy taką, że od 2017 r., czyli już czwarty rok, opowiadają nam państwo o planach. Doskonale znam procesy inwestycyjne, więc proszę mi nie mówić, że to wszystko trwa, że trwają przygotowania i procedury. Wiem, że to trwa, ale nie aż tak długo. Prawda jest taka, że zatrudnionych jest 250 osób, czyli potężny sztab ludzi, którzy powinni migiem robić wszystkie przygotowania i prace, nawet biorąc pod uwagę, że ktoś się wycofuje, bo nie spełnia wymogów przetargowych polskiej ustawy o zamówieniach publicznych, nawet biorąc to pod uwagę, więc proszę tym nie tłumaczyć. Zatrudnionych jest 250 osób, a zarząd zarabia średnio ok. 40 tys. zł. Rozumiem, że to leci już czwarty rok i przygotowania trwają, tylko efektów tego w ogóle nie widać.

Następna sprawa to plany zagospodarowania przestrzennego. Wiem, że samą magistralę i same tory można realizować przy pomocy ZRID-u. Nie trzeba planów zagospodarowania przestrzennego i wywłaszcza się w sposób prosty, może nie prosty dla mieszkańców, ale prostszy niż plany dla inwestorów. Kolej natomiast to nie tylko sam tor, to również infrastruktura towarzysząca typu węzły integracyjne, dworce, przystanki. Na to wszystko potrzeba planów zagospodarowania przestrzennego.

Czy przystąpili państwo do jakichkolwiek planów zagospodarowania przestrzennego? Wiem od mieszkańców – potwierdzam tutaj to, co powiedziała pani przede mną – że mieszkańcy dalej są w wielkiej niewiadomej. Cały czas protestują i liczą na to, że jednak tego nie będzie, bo przez tyle lat cały czas tylko mówi się i mówi, i mówi, i opowiada, a brak jest efektów. W związku z tym bardzo proszę pana ministra Horałę o konkretne odpowiedzi. W którym momencie jest przystąpienie do zmiany planu zagospodarowania przestrzennego? Jak mówię, wszystkich inwestycji towarzyszących temu, co państwu opowiadali, nie można wykonać ZRID-em. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Po kolei. Po pierwsze nie wiem, skąd ta teza. Z tego, co się orientuję, pani poseł z wykształcenia jest bodajże architektem i z doświadczenia samorządowcem.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

Dobrze pan wie, razem jesteśmy z Pomorza i doskonale się znamy, więc proszę tak nie mówić.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Pani poseł, proszę już panu ministrowi nie przeszkadzać.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Przyjmuję to za dobrą monetę, gdy pani poseł mówi, że wie, jak przebiega proces inwestycyjny. Otóż proces ten ma cały szereg etapów i one są po kolei realizowane, chociażby etap pt. zaprojektowanie nowego systemu transportowego Polski, czyli studium korytarzowe, ale nie dla jednej inwestycji, tylko dla całego systemu transportowego, Strategiczne Studium Lokalizacyjne, ocena oddziaływania na środowisko dla tego systemu. To jest etap, który został już przeprowadzony i zamknięty, jest zrealizowany i gotowy. Mamy to.

Teraz mamy cały szereg postępowań na STEŚ. Wczoraj została podpisana pierwsza umowa na STEŚ linii kolejowej Warszawa-Łódź-CPK. Jest kilka przetargów, które są już rozstrzygnięte, czekamy na upłynięcie terminu odwołań do KIO, więc w najbliższym czasie będzie cała seria podpisywanych umów, a dalej po kolei. Pan prezes może już bardziej szczegółowo mnie uzupełni. Nie wiem, na ile to państwa interesuje, ale kolejne etapy milowe tego projektu są po kolei osiągane. Jak pani poseł wie, jeżeli dla uzyskania decyzji środowiskowej trzeba zrobić inwentaryzację środowiskową, to inwentaryzacja środowiskowa musi obejmować cztery sezony wegetacji i choćby zajmowało się tym 5 tys. ludzi, nie skrócą sezonów wegetacji i musi to trwać rok, po prostu musi. Cały harmonogram dla budowy dużego lotniska przesiadkowego, hubowego, który na razie utrzymujemy, to 10 lat od pierwszej decyzji, od momentu absolutnego zera, czyli uchwały rządu w 2017 r.,

że tak, podejmujemy taką inwestycję, do zakończenia budowy. To harmonogram w uwarunkowaniach unijnych rekordowy, więc nie wiem, skąd ciągłe tezy, że nic się nie dzieje. Dzieje się bardzo dużo.

Jeżeli mówimy o 250 osobach, czy ilu tam pracuje, to znów powiem, że każda prywatna firma, która prowadzi inwestycję wartą miliard, do zrealizowania inwestycji powołuje zespół projektowy, który liczy co najmniej kilkanaście, jak nie kilkadziesiąt osób. W firmie, która miałaby CAPEX wynoszący 100 mld plus i która miałaby wiązkę trzydziestu kilku projektów inwestycyjnych, 250 osób do obsługi takiego portfela to naprawdę bardzo mało.

Co więcej, one nie pracują od czterech lat, żeby była jasność. Zarząd w pełnym składzie też nie pracuje od czterech lat. Spółka zaczęła istnieć później, przez dłuższy czas dopiero się rozkręcała, miała np. jednego członka zarządu, miała np. kilkunastu pracowników, potem kilkudziesięciu i w miarę postępu w inwestycji, w miarę rozwijania kolejnych projektów, tego, że są one coraz bardziej zaawansowane, zatrudnienie rośnie w sposób adekwatny do potrzeb. Poziom, który ma teraz, osiągnęło więc teraz i nie jest tak, że funkcjonuje na tym poziomie od czterech lat.

Odnośnie do wykonanych czynności pan prezes słusznie zresztą napisał na czacie. Pytania te padały na poprzednim posiedzeniu Komisji, a nasze odpowiedzi liczą tam trzydzieści kilka stron. Nie wiem więc, na ile jest sens tutaj je powtarzać, ale gdyby byli państwo zainteresowani, to oczywiście powtarzać będziemy.

Czy pan prezes chciałby uzupełnić coś w mojej wypowiedzi?

Prezes zarządu CPK Mikołaj Wild:

Nie, dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Poproszę pana przewodniczącego Grabarczyka.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, panie prezesie, szanowni państwo, na początku chciałbym pogratulować, bo wczoraj została podpisana umowa na wstępne prace przygotowawcze. Mniej więcej po pięciu latach od zapowiedzi, że będziemy budowali Centralny Port Komunikacyjny, podpisana została umowa na rozpoczęcie prac przygotowawczych dla pierwszego odcinka, tzw. zerowego odcinka linii kolejowej Warszawa-Łódź.

Pojawia się pytanie i to pytanie dziś już wybrzmiewało na posiedzeniu Komisji: Czy tempo to gwarantuje realizację całego projektu w terminach podawanych przez pana ministra i pana prezesa? Są analizy i opinie, z których wynika, że opóźnienie w stosunku do zakładanych harmonogramów już w tej chwili sięga ponad 30 miesięcy. Być może warto więc dyskutować i rozmawiać, nawet jeżeli pytania się powtarzają, żeby skłonić pana ministra i spółkę do postawienia sprawy na nogi i potraktowania Komisji, ale także strony społecznej, która przecież przy tym projekcie jest bardzo liczna, jak życzliwych partnerów, którym zależy na dobrze wydanych środkach publicznych, i krajowych, i europejskich, które będą przecież zaangażowane przy komponencie kolejowym.

Chciałbym zadać kilka szczegółowych pytań. Po pierwsze, w 2008 r. polski rząd, a mamy ciągłość organów państwowych, przyjął uchwałę „Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”. Był to grudzień 2008 r. Wówczas została też przedstawiona prognoza oddziaływania tego projektu na środowisko. Program ten pozwolił polskiemu rządowi zwrócić się do Komisji Europejskiej podczas rewizji Transeuropejskiej Sieci Transportowej, by w 2013 r. program przewidujący budowę Projektu Ygrek – to jeden z elementów dzisiejszego CPK – został wpisany do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 1315/2013 w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej. Projekt Ygrek uzyskał status projektu bazowego, podkreślam: bazowego, stał się częścią sieci… , podstawowej sieci unijnej. To powoduje określone skutki, konsekwencje, takie, że przy tym projekcie nie powinno się już przeprowadzać dodatkowych manipulacji zniekształcających go. Mało tego, ministerstwo, PLK patronowały wykonaniu studium wykonalności dla kolei dużych prędkości. Wstępne studium zostało przedstawione jeszcze w kadencji przed

przejęciem rządu przez PiS, ale ostateczne studium wykonalności zostało przedstawione w czerwcu 2017 r. Komisja Infrastruktury została zaproszona do hotelu Marriott, pan minister Adamczyk z pompą przedstawił efekty pracy ekspertów i widzieliśmy określony kształt Ygreka.

Zmierzam do istotnego elementu tego projektu, czyli do rozwidlenia, które zgodnie z przyjętym studium wykonalności, co też było zgodne z wcześniejszymi konsultacjami społecznymi przeprowadzanymi jeszcze w 2008 r., miało nastąpić w Nowych Skalmierzycach. Był to projekt wynegocjowany z mieszkańcami aglomeracji kalisko-ostrowskiej, który dawał szanse wykorzystania kolei dużych prędkości także do szybkiego połączenia między Poznaniem i Wrocławiem, a w perspektywie uwzględniający także szybsze połączenie Poznania przez Wrocław z Pragą, Wrocławia przez Poznań ze Szczecinem po dalszej rozbudowie tego projektu.

Tymczasem z przedstawianych przez pana prezesa koncepcji dowiadujemy się, że studium z 2017 r. straciło znaczenie i że przygotowuje się nowe rozwiązania z rozwidleniem w Sieradzu. Jako mieszkaniec regionu łódzkiego mógłbym powiedzieć, że to dobrze, że Sieradz otrzyma stację węzłową, ale to niweczy założenia, o których mówiłem, które były wynegocjowane, przedyskutowane. Osiągnięto kompromis. W posiedzeniu Komisji uczestniczą posłowie, którzy byli świadkami tego kompromisu, i też powinni upominać się o powrót do pierwotnych założeń, bo jeżeli wybudujemy linię, które będzie miała obsługiwać wyłącznie jadących do CPK, wówczas spowodujemy wykluczenie mieszkańców pozostałych części kraju. PiS-owi zawsze zależało na tym, aby do takiego wykluczenia nie dochodziło. Co się stało? Dlaczego nagle nastąpiła zmiana koncepcji? Dlaczego mieszkańcy Poznania, Wrocławia, Szczecina mają być gorsi od mieszkańców innych części kraju?

Dlaczego dochodzi do takiej zmiany samowolnie, bez zmiany uchwały, która określała przebieg, mówię o uchwale z 2008 r., i bez zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady? To przede wszystkim wymaga wyjaśnienia. KE będzie stawiała takie pytania wówczas, gdy zwrócimy się o środki na finansowanie projektu, który odbiega od wcześniej deklarowanych przez stronę polską. Kto poniesie za to odpowiedzialność, gdy spotkamy się z odmową finansowania tych projektów? Czy pan prezes, czy pan minister, czy pana szef, czy szef szefów? Pytania są jak najbardziej zasadne.

Co z kosztami poniesionymi na studium wykonalności, które było prezentowane w 2017 r.? Wiele milionów trafi do kosza? To też są bardzo konkretne pytania. Proszę traktować nas jako tych, którzy trochę znają się na infrastrukturze, trochę znają się na inwestycjach, także tych wielkich, i, mówię teraz za siebie, nie są negatywnie nastawieni do projektu. Wszystko musi stać na nogach.

Kolejne szczegółowe pytanie: Co z rozporządzeniem obszarowym? Jest zwłoka w wydaniu tego rozporządzenia, a samo rozporządzenie musi określać nieprzekraczalny termin ważności, który zobowiązuje inwestora do realizacji określonych czynności. Dlaczego mieszkańcy terenu, na którym ma być realizowany CPK, nie mogą się tego doczekać?

Kluczowe pytanie: Jaka jest dzisiaj kondycja Polskich Linii Lotniczych LOT? Dla kogo chcemy budować CPK? Czy dla Lufthansy? Czy dla Szwajcarów? Czy dla floty francusko-holenderskiej?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Aerofloty.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Działajmy racjonalnie. Wówczas jest szansa, że będziemy działali skutecznie. Nic nie stoi na przeszkodzie, by rozbudowywać Polskie Linie Kolejowe. Jedno z drugim nie musi się kłócić, ale po kolei, nie marnujmy przy tym publicznych pieniędzy i działajmy w prawie. Obowiązuje uchwała z grudnia 2008 r., rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady z grudnia 2013 r., ważne jest studium wykonalności z 2017 r. Poproszę o odpowiedzi na te pytania.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Pozwolę sobie przekazać głos panu prezesowi.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie prezesie?

Prezes zarządu CPK Mikołaj Wild:

Tak, oczywiście. Szanowni państwo, rzeczywiście jest tak, że korzystamy z dorobku wypracowanego również za czasów pana ministra Grabarczyka. Zarówno projekt centralnego portu, wówczas lotniczego, jak i projekt kolei dużych prędkości, wówczas formułowanych jednak w nieco innej formule, został wówczas w istotnej części przeanalizowany. Źle się stało, że pana następca zupełnie odłożył te projekty na półkę, tak naprawdę rezygnując z ich realizacji.

Plus tego jest taki, że mogliśmy jeszcze raz podejść do założeń, które przyświecały studium wykonalności też dla Ygreka, i stwierdzić, że promowanie prędkości 350 km/h, omijanie miast średniej wielkości i tworzenie wyłączonego nowego systemu kolei dużych prędkości, który zamiast integrować Polskę tworzy wydzielone szlaki komunikacyjne, których beneficjentami są tylko największe miasta, to pomysł chybiony. Pan poseł trafnie wskazał na Sieradz. Różnica między parametrami, jeśli chodzi o komfort podróży, w przypadku podróży z prędkością 350 km/h i przyjętą obecnie prędkością 250 km/h przy najdłuższej relacji do Poznania to różnica kilkunastu minut. Jednocześnie jesteśmy w stanie włączyć w sieć kolejową tysiące mieszkańców Polski, ponieważ linie projektowane w ramach – nazwijmy to umownie – nowego Ygreka są liniami, które mogą być współdzielone nie tylko przez koleje dużych prędkości, ale także przez pociągi regionalne i aglomeracyjne. To jest inna koncepcja niż koncepcja, która została zrealizowana. Oczywiście wykorzystujemy korytarz TEN-T. Jesteśmy również wdzięczni za negocjacje, które zostały przedłożone w zakresie, w jakim spełnia on te parametry strategiczne. Innymi słowy jeśli chodzi o podróż do Wrocławia, poruszamy się w ramach korytarza TEN-T.

Jeśli chodzi o podróż do Poznania, proponujemy inny przebieg, ponieważ ten przebieg uznajemy za korzystniejszy z punktu widzenia strategicznych celów programu CPK. Szanujemy państwa pracę, ale prosimy też o uszanowanie tego, że projekt CPK opiera się na nieco innych założeniach strategicznych niż projekt Ygrek, który opierał się na założeniu łączenia tylko największych metropolii, w największym skrócie mówiąc. Zmiana rozporządzenia… TEN-T nie jest do tego potrzebna, tak samo jak ingerowanie w program rozwoju kolei dużych prędkości, program martwy po pana odejściu z funkcji ministerialnej. Stwierdzam to całkowicie bez satysfakcji.

Jeżeli chodzi o rozporządzenie obszarowe, wedle mojej wiedzy znajduje się ono już na końcówce prac rządowych. Mamy pozytywną opinię Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, co jest istotne, ponieważ wiem, że na linii relacji rządu z samorządem dochodziło do pewnych nieporozumień co do charakteru i brzmienia tego rozporządzenia, więc cieszymy się, że niejasności zostały wyjaśnione.

Jeżeli natomiast chodzi o kondycję PLL LOT, to mogę tylko powiedzieć, że na bieżąco uzgadniamy nasze plany, jeśli chodzi o przygotowanie inwestycji CPK, obserwując sytuację rynkową, obserwując również kondycję naszego narodowego przewoźnika. Z tej perspektywy nie wydarzyło się nic, co kazałoby odstąpić od wcześniejszych założeń strategicznych, zgodnie z którymi linie lotnicze LOT będą głównym, co oczywiście nie oznacza, że jedynym, klientem nowego portu lotniczego. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Powiem tylko jedno zdanie uzupełnienia z mojej strony odnośnie do rozporządzenia obszarowego. Ono przeszło już przez wszystkie etapy procesu rządowego, łącznie z Komitetem Stałym Rady Ministrów i z komisją prawniczą i czeka na zatwierdzenie przez Radę Ministrów, co pewnie wydarzy się na jednej z najbliższych rad Rady Ministrów.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pani poseł.

Poseł Bożena Żelazowska (KP) – spoza składu Komisji:

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, cieszę się, że na naszym dzisiejszym posiedzeniu, chociaż zdalnie, są przedstawiciele gmin, wójtowie gmin: Teresin, Wiskitki i Baranów, jest też pani radna Jolanta Koczorowska, dlatego że jest to głos społeczny. Jest też z nami przewodniczący Rady Społecznej ds. CPK. Chciałabym, panie przewodniczący, aby państwa głos również został dzisiaj wysłuchany w możliwie szybkim terminie, bo jest to głos mieszkańców, a wiemy, że budowa tego portu bardzo mocno dotyczy tych, którzy rzekomo mają być wysiedleni, którzy od czterech lat żyją tam, mieszkają i nadal nie wiedzą, co ich czeka, mimo tego, że spółka, tak jak podkreśliła tutaj pani poseł, istnieje już czwarty rok. Mówimy o tym i na posiedzeniach Sejmu, i na spotkaniach Komisji, a nadal zadajemy te same pytania. Nawet jeśli otrzymujemy odpowiedzi na piśmie, to są to odpowiedzi enigmatyczne i tak naprawdę absolutnie niesatysfakcjonujące mieszkańców. Jeżeli na moje pytanie, które zadałam na ostatnim posiedzeniu Komisji, gdzie pytam o dokładną lokalizację miejsca lotniska, która to po czterech latach powinna być już znana, nadal otrzymuję odpowiedź, że powstanie wewnątrz większego obszaru, który ogranicza od południa autostrada A2, a od zachodu DK50, a od północy wieś Pawłówek. Znaczy to, że mieszkańcy tego obszaru nadal nie wiedzą, gdzie to lotnisko będzie zlokalizowane.

Wciąż zadajemy pytanie o to, ile wyniesie rekompensata za przejęte nieruchomości. Mówicie państwo o tym, że będzie propozycja wysokości odszkodowania na podstawie wyników ekspertyzy rynku nieruchomości. Mija kolejny rok, a cena nieruchomości też się zmienia. Mieszkańcy, gospodarze chcieliby wiedzieć, ile otrzymają za przekazane nieruchomości. Proponujecie państwo również dwie lokalizacje zastępcze. Czy wiemy, jakie to będą lokalizacje? Czy ci, którzy opuszczą swoje gospodarstwa, wiedzą, dokąd mają się wynieść? Czy na dzień dzisiejszy mamy już informację, ile osób zechce skorzystać z lokalizacji zastępczych?

Nie chcę już tutaj powtarzać mojego pytania, ale ono też jest bardzo ważne, a dotyczy kościoła, zabytkowego cmentarza. Mówicie państwo, że toczą się rozmowy albo takie rozmowy były przeprowadzone, ale nie znamy ani docelowej lokalizacji cmentarza i zabytkowego kościoła, ani nie wiemy, ile to będzie kosztowało. Cieszę się, że są z nami wójtowie i przedstawiciele strony społecznej. Mam nadzieję, że zostaną jak najszybciej wysłuchani. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję, pani poseł. To był również apel do mnie. Posłowie zgłosili się zgodnie z kolejnością: zaraz będzie pan Maciej Kopiec, pan Franciszek Sterczewski, Andrzej Rozenek, ponownie pan poseł Sośnierz, pan Tomasz Ławniczak, a po głosach i pytaniach posłów w kolejności zgłoszeń będzie również strona społeczna, czyli pani Barbara Czerniawska z Inicjatywy Społecznej „Nie dla projektów CPK w całej Polsce", pan Robert Pindor, przewodniczący Rady Społecznej ds. CPK, oraz pani Jolanta Koczorowska. W związku z powyższym każdy, kto się zgłosił, będzie miał szansę zabrać głos, niemniej obowiązuje kolejność.

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Pani poseł była łaskawa idealnie powtórzyć swoje pytania z poprzedniego posiedzenia Komisji, a ja mogę powtórzyć swoje odpowiedzi. To znaczy może pojawiło się coś nowego, tzn. teza, że po czterech latach nie od powstania spółki, tylko od uchwały rządu powinna być znana dokładna lokalizacja obiektów infrastruktury lotniskowej. To zapytam: Który etap przygotowania inwestycji mielibyśmy pominąć? Inwentaryzację środowiskową? Decyzję środowiskową? STEŚ, a wcześniej studium korytarzowe? Nie, po prostu nie. Tak wygląda proces inwestycyjny regulowany prawnie, i to regulowany nie tylko prawem polskim, ale mający też zakotwiczenie unijne.

Jeżeli więc pyta mnie pani, kiedy mieszkańcy poznają dokładną lokalizację na 100%, odpowiadam, że w chwili wydania przez regionalną dyrekcję ochrony środowiska decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych, tak jak przy każdej innej inwestycji. Zapowiedzieliśmy natomiast, że z dużym prawdopodobieństwem będzie to w tym roku. Jesienią tego

roku przedstawimy wariant inwestorski, czyli taki, który widziałaby spółka według swoich obliczeń i planów, ale oczywiście będzie to wariant podlegający postępowaniu o wydaniu decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych, który przesądza. Tak jak mówię, jest tak przy każdej inwestycji. Mieszkańcy tych okolic nie są w żaden sposób poszkodowani czy traktowani w sposób gorszy niż mieszkańcy okolic, gdzie budowano drogi, autostrady i wszelkie inne inwestycje celu publicznego. Ustawa o CPK nie wprowadza żadnych rozwiązań, które z punktu widzenia interesu mieszkańców byłyby gorsze.

Ile dostaną za nieruchomości? Tyle, na ile przeprowadzą wyceny. Swego czasu popełniłem jeden błąd, taki, że pytany pięć razy o to, ile, ile, ile, odpowiedziałem, o ile dobrze pamiętam, tak, że jeżeli np. wycena rzeczoznawcy powie, że będzie to kwota 5 zł za metr kwadratowy, to nie będziemy płacić 50 zł. Z tego zrobiono plotkę, że rzekomo zapowiedziałem, że będziemy płacić 5 zł za metr kwadratowy. Nie zapowiadam, ile będziemy płacić, bo będzie to dokładnie tyle, ile wycenią rzeczoznawcy. Od tego jest zawód rzeczoznawcy. On ma swoje zasady pełnienia tego zawodu, to jest regulowany zawód zaufania publicznego. Jest odpowiedzialność rzeczoznawców i przystępując do wyceny danej nieruchomości, szacują ją. Nikt wcześniej nie może więc w sposób wiążący powiedzieć, jaka będzie cena. Nie jest to w niczym inne czy gorsze niż przy wszelkich innych inwestycjach celu publicznego. Przychodzi etap, kiedy najpierw dokonywana jest próba wykupu, a jeżeli ona nie udaje się, następuje wywłaszczenie za odszkodowanie na podstawie szacunku rzeczoznawcy, który go wtedy dokonuje.

Zaproponowaliśmy jeszcze coś dodatkowego, coś ekstra, coś ponad standardowy tryb, czyli Program Dobrowolnych Nabyć. W ramach niego toczą się negocjacje. W tym momencie mogę pani powiedzieć, że nie wygląda na to, żebyśmy mieli zawrzeć dużo umów w tym trybie. Na ten moment tak można ocenić to, jak toczą się negocjacje, z powodu tego, że nie ma chęci po stronie mieszkańców, żeby w tym trybie sprzedawać, ale okej, to jest wolna wola, to jest coś ekstra, coś dodatkowego, z czego mieszkańcy mogą skorzystać, a jak nie chcą, mogą nie korzystać, takie ich prawo.

Jeszcze raz tylko podkreślę, że mówimy tu o pewnych procedurach, które są standardowe, które przy każdej innej inwestycji celu publicznego były realizowane i tak samo będą tutaj. Nie ma więc możliwości podania w tym momencie ceny za metr kwadratowy. To jest obiektywny stan, po prostu nie ma takiej możliwości.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Mam jedno krótkie pytanie. Czy mają państwo analizy dotyczące wpływu wybudowanego CPK na regionalne porty lotnicze? Jeśli tak, prosiłbym o to na piśmie, a jeśli nie, to już pan minister nie musi powtarzać, jak te porty zostały wsparte podczas tarczy covidowej.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

To może tylko jednym słowem powiem, że czekam na wpis Zespołu Programowania Prac Rządu, na projekt uchwały rządu o polityce rozwoju lotnictwa cywilnego do 2030 r., więc podejrzewam, że znajdzie się tam szereg odpowiedzi na tego rodzaju pytania, już innych i szerszych niż to, co mówiłem wcześniej. Nie będę już tego powtarzał.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jednym słowem można stwierdzić, że tego nie ma, a wszyscy wiemy, że będzie to zabójstwo dla regionalnych portów lotniczych.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Stanowczo protestuję przed tego rodzaju podsumowaniem moich słów. Ja tego nie powiedziałem. Możemy wejść w tę dyskusję, jeśli pan przewodniczący chce.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Proszę nie wkładać w moje usta takich słów.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Stwierdzam fakt.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

To ja stwierdzam fakt, że nie będzie to żadne zabójstwo. Są różne sektory rynku lotniczego, nie tylko…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przed podjęciem decyzji o takiej inwestycji trzeba zbadać, jaki to będzie miało wpływ na resztę regionalnych portów lotniczych, co jest kluczowe z punktu widzenia mieszkańców, czyli dostępności do infrastruktury lotniczej. Teraz głos ma pan poseł Maciej Kopiec.

Poseł Maciej Kopiec (Lewica):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowna Komisjo, panie ministrze, w związku z tym, że w zeszłym roku wydaliście państwo blisko 2 mln zł na komunikację i zatrudniacie kolejne osoby, które mają komunikować się ze społecznościami, i osoby te zarabiają czterdzieści kilka tysięcy miesięcznie, chciałbym zapytać. Na podstawie tego, że dochodzą do nas informacje od różnych samorządowców i mieszkańców, że konsultacji nie ma albo że mieszkańcy są informowani o tym, jakie decyzje podejmuje CPK bez wzięcia pod uwagę ich głosów, czego przykładem jest to, że dzisiaj na posiedzeniu Komisji mamy wielu samorządowców…

Moje pytanie jest bardzo konkretne i jest na temat pisma, które 20 maja tego roku wystosowali: wicestarosta mikołowski, burmistrz miasta Orzesze, burmistrz miasta Mikołów, burmistrz miasta Łaziska Górne, wójt gminy Ornontowice oraz wójt gminy Wyry. Chodzi o przeprowadzenie trasy kolei szybkich prędkości m.in. przez Śląski Ogród Botaniczny oraz przez miasta, które są tymi nitkami cięte na pół i będą musiały być odtwarzane, co spotyka się z jednoznacznym protestem wielu samorządowców. Chciałem ponowić pytania, które znalazły się w piśmie samorządowców, oraz dopytać, jak to jest z tymi konsultacjami i na ile głosy samorządowców są brane pod uwagę na poważnie, a na ile są to tylko państwa deklaracje, które deklarujecie w mediach i na posiedzeniach komisji, że słuchacie. Tak naprawdę wszyscy wiemy, że nie słuchacie głosu społecznego bądź nie realizujecie wskazań samorządowców, którzy przecież najlepiej wiedzą, co dzieje się w ich gminach i czego ich gminy potrzebują.

Pytanie pierwsze: Czy były prowadzone konsultacje społeczne związane z przebiegiem trasy przez powiat mikołowski? Jeżeli były konsultacje, to czy uwagi poszczególnych samorządowców zostały przewidziane w wyznaczeniu wariantów szybkich kolei? Jeżeli tak, to jakie to były wskazania? Prosiłbym o konkretną odpowiedź, co z głosów samorządowców wzięliście państwo pod uwagę przy wyznaczaniu tras. Czy ministerstwo bierze pod uwagę wariant trasy szybkich kolei, który całkowicie omija teren powiatu mikołowskiego, biorąc pod uwagę negatywne stanowisko wszystkich samorządowców powiatu mikołowskiego, ale także liczne głosy sprzeciwu mieszkańców wynikające z braku jakiejkolwiek wartości dodanej dla terenów korytarza przelotowego trasy CPK? Prosiłbym o podanie terminu podjęcia ostatecznej decyzji dotyczącej zlokalizowania tej właśnie nitki kolei szybkich prędkości. Który z tych wariantów z bodajże trzech zaproponowanych będzie w końcu wybrany? Czy będą jeszcze prowadzone konsultacje z samorządowcami i mieszkańcami powiatu mikołowskiego? Czy będzie to prowadzone w taki sposób, że faktycznie weźmiecie państwo pod uwagę głosy tych samorządowców?

Teraz pytanie, o odpowiedź na które prosiłbym na piśmie: Czy przy wyznaczaniu trasy spółka CPK dokonała analizy porównawczej efektywności w walce z wykluczeniem komunikacyjnym? Pytam, bo o tym wykluczeniu dużo mówił pan na ostatnim posiedzeniu Komisji. Czy została porównana jakąś analizą efektywność kolei wysokich prędkości względem kolei tradycyjnych? Prosiłbym o przedstawienie takich analiz. Mówię też o skomunikowaniu mojego miasta, z którego pochodzę, ponieważ takie miasta jak Knurów są nieskomunikowane choćby z ośrodkami metropolii, a przez Ornontowice czy przez inne gminy planuje się korytarze szybkich kolei, które dewastują miasta i nie pomagają realnie w walce z wykluczeniem komunikacyjnym.

Kolejne pytanie jest dosyć konkretne i jest na temat kierunku rozwoju LOT-u. Też prosiłbym o odpowiedź na piśmie. Mówicie państwo, że spółka LOT ma być jednym z głównych podmiotów, które będą korzystały z CPK. Spółka LOT dysponuje 28 samo-

lotami szerokokadłubowymi dużego i średniego zasięgu. Chciałbym zapytać o plan rozwoju, plan zakupu kolejnych samolotów, o to, kiedy to się stanie i na jakiej podstawie dokonujecie państwo analiz postcovidowego rynku lotniczego. Pytam, ponieważ jak dla mnie w tym momencie jest to wróżenie z fusów.

Kolejne pytanie, które chciałem ponowić, to pytanie pana posła Laska odnośnie do róży wiatrów. W odpowiedziach podajecie państwo, że macie dane historyczne. Prosiłbym o przedstawienie tych danych konkretnie, na piśmie. Jakie są to dane? Jakie są to analizy róży wiatrów? Kiedy były one wykonywane? Proszę o przedstawienie tych analiz. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Odnośnie do konsultacji społecznych i ich rzekomego nieodbywania, powiem krótko. Po pierwsze, regulując przebieg procesu inwestycyjnego, polskie prawo przewiduje cały szereg obowiązków konsultacyjnych. Wszystkie te obowiązki są spełniane na odpowiednim etapie i nikt nie formułuje zarzutu, bo i nie mógłby go sformułować, że na którymś z dotychczas wykonanych już etapów obowiązki te nie zostały spełnione. Co więcej, wykonujemy cały szereg dodatkowych działań, rozmów, spotkań. Oczywiście konsultacje mają to do siebie, że są konsultacjami, więc nie zawsze da się uwzględnić uwagi zgłaszane przez stronę społeczną. Pewnie można uwzględnić zdecydowaną mniejszość z tych uwag, chociażby z tego powodu, że część z nich jest wzajemnie sprzeczna, tak że siłą rzeczy uwzględniając jedną, nie uwzględnia się tej sprzecznej, a czasem nie da się uwzględnić ani jednej, ani drugiej.

Co do wyboru przebiegów linii kolejowych jesteśmy na etapie zamknięcia Strategicznego Studium Lokalizacyjnego, które przesądza korytarze transportowe. Zasadniczo w SSL moglibyśmy w ogóle nie pokazywać przykładowych przebiegów. Podjęliśmy decyzję, żeby wielowariantowo pokazywać je po to, żeby, no właśnie, poszerzyć zakres konsultacji społecznych, żeby zebrać uwagi i wnioski na możliwie wczesnym etapie, wychwycić punkty zapalne, konfliktowe, żeby kiedy przychodzi właściwy etap wyboru konkretnego przebiegu, czyli studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe… Jak wspominałem, pierwsze mamy już podpisane na linie Warszawa-Łódź, CPK-Łódź, a w najbliższym czasie, w najbliższych tygodniach będziemy podpisywać kilka kolejnych. To jest etap, kiedy w sposób pogłębiony rozważa się dla poszczególnych wariantów kryteria, jak łatwo się domyślić, techniczne, ekonomiczne i środowiskowe, a przez środowiskowe rozumiemy zarówno środowisko naturalne, jak i środowisko społeczne, tak, żeby wybrać wariant optymalny. Oczywiście elementem tego procesu są również ponowne pogłębione konsultacje społeczne z różnymi aktorami życia społecznego i z samorządami.

Co do terenu Mikołowa i okolic, CPK przedstawił trzy możliwe warianty przebiegów. Wszystkie trzy zostały oprotestowane przez lokalny samorząd. Lokalny samorząd proponuje, żeby przebiegi były zupełnie poza terenem powiatu. Jest to bardzo trudna sytuacja, w ogóle trudna w projektowaniu systemu transportowego. Jak jedziemy autostradą A1 i A2, to przejeżdżamy przez cały szereg gmin i powiatów, na których terenie na autostradzie np. nie ma węzła i dla nich nie ma żadnej bezpośredniej korzyści z tego, że autostrada tamtędy przebiega. Pewnie na odpowiednim etapie wiele z nich podjęło lub podjęłoby, gdyby była taka inicjatywa, uchwałę, że sprzeciwiają się przebiegowi tej autostrady.

Z drugiej strony nietrudno wyobrazić sobie, jak wyglądałyby te przebiegi, gdyby tego rodzaju uchwały miały być traktowane jako wiążące. Wtedy moglibyśmy zapomnieć o dużych prędkościach w jakiejkolwiek infrastrukturze, bo szlaki komunikacyjne meandrowałyby jak dzikie nieuregulowane rzeki, co chwilę musząc omijać tereny różnych samorządów, które akurat protestują przeciwko ich przebiegowi na swoim terenie. Niestety czasem trzeba je przeprowadzić linią prostą. Możemy konsultować pewne możliwe, dopuszczalne warianty z punktu widzenia efektu systemowego, z punktu widzenia wykonalności technicznej, z punktu widzenia kosztów, ale na koniec któryś z nich trzeba

wybrać. Nie ma możliwości, że zrobimy dziurę w międzynarodowym i krajowym szlaku transportowym, bo tam jest gmina, która mówi weto.

Będzie więc bardzo pogłębiona, wielowątkowa dyskusja, próba znalezienia nowych rozwiązań, przedstawienia rozwiązań możliwie mało konfliktowych, ale na koniec ta linia musi gdzieś powstać, mniej więcej w danym terenie, ponieważ jeśli łączy punkt A z punktem B, to nie może łączyć zupełnie dookoła, tylko musi zmieścić się z tymi punktami mniej więcej w linii prostej. Przebieg w tym konkretnym przypadku będzie oczywiście rozstrzygany na etapie STEŚ.

Zwracam też uwagę, że na etapie Strategicznego Studium Lokalizacyjnego nadużyciem jest mówienie o wyburzaniu czy dewastowaniu jakichś miejscowości. SSL zupełnie nie odnosi się do obiektów inżynieryjnych takich jak tunele, estakady. Przy kolejach dużych prędkości one niewątpliwie są bardzo często stosowane. Myślę więc, że wiele konfliktów – które wynikały z tego, że ktoś spojrzał na kreskę na mapie i domyślnie uznał to za przebieg na poziomie 0 (kiedy na etapie STEŚ do analizy zostaną włączone również rozwiązania takie jak wprowadzenie miejscami na poziomie −1 czy +1) – będzie rozwiązanych i okaże się, że diabeł nie jest aż tak straszny, jak go malują. Było pytanie o to, który wariant zostanie wybrany. Zostanie wybrany właśnie ten, którego pokaże STEŚ, że jest optymalny z punktu widzenia analizy wielokryterialnej.

Co do planów LOT-u myślę, że przekażemy to pytanie do LOT-u albo do Ministerstwa Aktywów Państwowych, ponieważ LOT jest nadzorowany przez to miejsce, nie podlega Ministerstwu Infrastruktury. Mogę powiedzieć, że jesteśmy w stałym kontakcie roboczym z przedstawicielami LOT-u. Nasze plany są z nimi konsultowane, uzyskują pozytywne opinie. Jest tylko jedna drobna uwaga. W dzisiejszych czasach w biznesie lotniczym już raczej nie działa się tak, żeby kupować samoloty, one są raczej leasingowane, co jest zdecydowanie łatwiejsze kapitałowo, bo w sposób bardziej elastyczny można dostosowywać flotę do potrzeb i do siatki. Tak jak mówię, przekażemy to pytanie do MAP.

Co do tego, kto prowadzi analizy na temat ruchu lotniczego i ruchu lotniczego pocovidowego, taka analiza została zlecona IATA, Międzynarodowemu Zrzeszeniu Przewoźników Powietrznych. Mogę być troszeczkę nie na bieżąco, ale wydaje mi się, że wyniki tej analizy powinniśmy otrzymać już dosłownie lada moment. Nie wykluczyłbym nawet, że one już są, ale raczej chyba nie, powinniśmy je otrzymać w najbliższych dniach. One będą na poziomie roboczym, żeby była jasność. Nie wiem, czy to już będzie ten poziom, że będziemy je upubliczniać, ale na poziomie roboczym, żebyśmy mieli pogłębione badania, jest to jeden z elementów przygotowania niezbędnego do masterplanu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Sterczewski.

Poseł Maciej Kopiec (Lewica):

Chciałem powiedzieć tylko jedno zdanie. Bardzo żałuję, że traktujecie państwo konsultacje społeczne jako konieczność, jako coś, co trzeba w jakiś sposób odbębnić, a potem można zignorować głosy samorządowców, głosy mieszkańców, ekologów, którzy proszą o nieniszczenie np. Śląskiego Ogrodu Botanicznego. Jest mi bardzo przykro z tego powodu, że macie państwo inwestycję, którą macie zaplanowaną, w jakiś sposób wymarzoną do zrealizowania, i traktujecie te konsultacje jako obowiązek, jako przykrą konieczność. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie…

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Przepraszam, ale pan poseł postawił pewną tezę, która ma się nijak do mojej wypowiedzi. Przed chwilą mówiłem, że wywiązujemy się z każdego ustawowego obowiązku i jeszcze prowadzimy dodatkowe. Przykład? To chociażby pokazanie przykładowych przebiegów w SSL, czego w studiu korytarzowym zasadniczo nie musieliśmy robić. To nie było naszym obowiązkiem, a wyszliśmy ponad ten obowiązek, żeby już na wcześniejszym etapie rozpocząć dyskusję, zebrać wszelkie uwagi. To pokazuje, że jest odwrotnie, niż powiedział pan poseł w swojej tezie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, jest jeszcze prośba w imieniu Komisji. Myślę, że nie będzie sprzeciwu. Jak analiza IATA będzie już gotowa, proszę o przesłanie jej do Komisji. Proszę pana posła Sterczewskiego.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, bardzo zależałoby mi, gdybyśmy z poziomu ogólności przeszli na poziom konkretów i zaczęli mówić o konkretnych liczbach, a niekoniecznie o wizji bardzo sympatycznej, pięknej, ale mam wrażenie, że bardziej PR-owej niż konkretnej. Mam zatem kilka pytań.

Po pierwsze, PKP Intecity zakłada, że w ramach swojej strategii rozwoju do 2030 r. liczba pasażerów w ruchu dalekobieżnym na istniejących liniach kolejowych wzrośnie o 73 mln. Z kolei według prognoz ruchu CPK w 2050 r. liczba pasażerów w ruchu dalekobieżnym urośnie do poziomu 95 mln, a dodatkowe 25 mln ma wygenerować szybki ruch regionalny po nowych liniach. Czy zatem chcemy zbudować nowe linie kolejowe za 94 mld zł – bo taki koszt komponentu kolejowego pojawia się na stronie CPK – żeby w ruchu dalekobieżnym uzyskać tylko 20 mln pasażerów rocznie więcej? Jeśli tak i jeśli chcemy wydać 94 mld zł jedynie dla przewiezienia dodatkowych 20 mln pasażerów rocznie, oznacza to wprost, że chcemy powielać te same błędy, jakie popełnili Hiszpanie w ostatnich 30 latach, budując za 60 mld euro jedynie 3400 km linii dużych prędkości, z których korzysta jedynie 30 mln pasażerów rocznie. Skoro CPK ostatnio pochwaliło się rozpoczęciem współpracy z Hiszpanami, mam pytanie o to, jakie tu są wnioski i jaka mądrość płynie z hiszpańskich doświadczeń. Jak ministerstwo i CPK chciałyby uniknąć tych błędów?

Mam drugie pytanie, również jeśli chodzi o konkretyzację. Cały czas rozmawiamy o jakichś terminach, o tym, że pojawią się analizy, że będą podpisywane umowy, że przetargi pojawią się w jakiejś nieokreślonej przyszłości, może do końca miesiąca. Wszystko jest na poziomie ogólności, więc mam konkretne pytanie. Czy w CPK istnieje realny harmonogram budowy lotniska i nowych linii kolejowych? Czy cały projekt mamy opierać na kalendarzu politycznym i w 2023 r. zacznie się budowa, a otwarcie lotniska i 500 km linii kolejowych nastąpi już w 2027 r.? Jak długo będziemy karmieni PR-owymi bajkami, a kiedy zaczniemy mówić o konkretnych datach? Kiedy zaczniemy mówić na poziomie konkretu, a nie na poziomie ogólności? Czy istnieje konkretny harmonogram?

Na koniec cieszę się, że pan minister docenia wagę konsultacji. Cieszę się, że pan minister widzi, że jest to obowiązek ustawowy. Jednak konsultacje mają sens nie po wybudowaniu jakiejś inwestycji, tylko przed, bo dobrze jest znać opinie samorządowców i mieszkańców, zanim powstaną konkretne przebiegi szprych, konkretne inwestycje związane z CPK, konkretne lokalizacje, a nie po wybudowaniu całej inwestycji. W konsultacjach nie chodzi o to, żeby pan minister razem z panem premierem zaprowadził wszystkich na pięknie otwarte, nowo wybudowane lotnisko i zapytał: „Jak wam się podoba?”, tylko chodzi o to, żeby poprzez konsultacje uniknąć wielu błędów, które niestety tej inwestycji grożą.

Dlaczego zatem strona rządowa i CPK nie prowadzi konsultacji, podejmuje te decyzje ponad głowami mieszkańców i samorządów, tych najbardziej zainteresowanych, czyli tych znajdujących się na terenie, na którym być może to lotnisko się pojawi, a może nie, oraz miasta Warszawy, miasta Łodzi. Jakim cudem chcecie państwo przeprowadzić inwestycję bez błędów, jeśli nie jest konsultowana, nie jest omawiana z partnerami i podmiotami, którzy powinni być traktowani po partnersku? Od tego, czy taka współpraca będzie istniała, zależy sukces lub porażka inwestycji o takiej sali.

Raz jeszcze apeluję zatem o konkret, apeluję o sprowadzenie tej dyskusji z poziomu ogólności, z poziomu PR-u na poziom liczb, konkretów i o poważne traktowanie wszystkich podmiotów, które są z tą sprawą związane. Bardzo dziękuję stronie społecznej za udział, za obecność i za ich, niestety, walkę z wiatrakami. Mam nadzieję, że strona rządowa poważnie potraktuje te głosy i przestanie podejmować ważne decyzje ponad głowami mieszkańców i samorządów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Przepraszam, ale mam wrażenie, że jesteśmy w martwym punkcie naszej dyskusji. Już trzeci raz powinienem opowiadać, jak wygląda proces konsultacji, a kolejny poseł mówi, że nie ma konsultacji albo że konsultacje są już po przeprowadzeniu inwestycji. Panie pośle, jak wyobraża pan sobie np. uzyskanie decyzji środowiskowej bez udziału strony społecznej w postępowaniu? Wykonanie inwestycji jest chyba dużo, dużo po wykonaniu, czyli też po decyzji środowiskowej. Tak samo studium techniczno-środowiskowe czy odbyte już, najszersze w historii Polski po 1989 r… Przynajmniej ja, sądząc, jak wcześniej traktowano konsultacje społeczne, uważam, że to w ogóle najszersze konsultacje społeczne przy Strategicznym Studium Lokalizacyjnym.

Bardzo więc proszę nie stawiać tez, że nie ma konsultacji. To są hipotezy wprost kontrfaktyczne. Fakty są inne. Nie mówię, że, tak jak mówię, wszystkie postulaty zostaną spełniona. Zdarza mi się, że np. na Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego jeden radny z Baranowa kończy swoją wypowiedź okrzykiem: „Nie dla CPK!". Jeżeli więc ktoś ma podejście „Nie dla CPK!", to jako ktoś, kto buduje CPK, siłą rzeczy nie jestem w stanie uzgodnić opinii tej osoby wyrażonej w formie konsultacji społecznych. To jest rzecz naturalna.

Wielu z państwa posłów ma doświadczenie takie, że np. byli samorządowcami i na mniejszą skalę prowadzili różne inwestycje, np. budowali drogi samorządowe, i wie, że czym innym jest kwestia przeprowadzenia konsultacji, bardzo rzetelnego rozważenia wszelkich złożonych wniosków i uzgodnienia ich na miarę możliwości. Z takim podejściem, a takie jest nasze podejście, i tak nie uniknie się sytuacji, że na koniec ktoś powie, że jest niezadowolony, bo akurat jego uwagi nie były uwzględnione i jego zdaniem w ogóle nie było konsultacji, skoro akurat jego uwagi nie były uwzględnione. Powtórzę raz jeszcze, żeby nie ciągnąć tego wątku, że są wszelkie wymagane prawem konsultacje, a jeszcze są i dodatkowe różnego rodzaju spotkania, działania i rozmowy.

Przepraszam, skupiłem się na konsultacjach, a mam wrażenie, że pan poseł zadał mi jeszcze jakieś konkretne pytanie, ale chyba mi umknęło. Czy pan prezes Mikołaj Wild jest w stanie wspomóc mnie pod tym względem? Już wiem: to było pytanie o różnicę w projektowaniu. Mam wrażenie, że mamy tu do czynienia z nieporozumieniem czy pewną niezgodnością metodologiczną między wspomnianą prognozą PKP Intercity a prognozami naszego pasażerskiego modelu ruchu. Mówiąc w największym skrócie, w swojej prognozie ruchu na starej sieci wychodzi taki wzrost prawdopodobnie dlatego, że Intercity uwzględnia efekt sieciowy powstania również nowych linii, których jednakże w tej prognozie nie widać. To znaczy, bez powstania nowych linii na starych liniach takiego ruchu się nie osiągnie, dlatego że nie będzie kompleksowej oferty generalnie zwiększającej ruch w Polsce. Bardzo dziękuję, że pan poseł zwrócił uwagę na ten aspekt. Tu na roboczo skontaktujemy się z PKP Intercity, żeby wyjaśnić, czy właśnie o taką różnicę metodologiczną chodzi, czy może o jakąś inną.

Nie jest tak, że będzie tylko 20 mln pasażerów ekstra w wyniku budowy systemu kolei dużych prędkości. Zwracam również uwagę na dodatkowy efekt sieciowy. Budowa nowej infrastruktury i przeniesienie ruchu pasażerskiego… Zwracam uwagę, że infrastruktura KDP nie będzie wydzielona, to nie będzie tak jak… , to będzie w pełni zintegrowana infrastruktura, również do wykorzystania przez ruch kolejowy kategorii niższych niż koleje dużych prędkości: aglomeracyjne, regionalne itd. To również jest uwolnienie przepustowości na „starych" liniach pod ruch towarowy.

W Polsce, i to jest bardzo złe zjawisko, mamy bardzo mały procent ruchu towarowego obsługiwany koleją. Przez to cierpi ekologia i generowane są koszty z tym związane. Jeżeli chcemy mieć szansę na przeniesienie znaczącej części tego ruchu na tory, musimy zwolnić przepustowość na „starej" infrastrukturze, przenosząc część ruchu pasażerskiego na nową. To jest też dodatkowy efekt sieciowy inwestycji CPK, o którym należy pamiętać.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Jeszcze w uzupełnieniu pan poseł Sterczewski.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Panie ministrze, rozumiem, że rozumie pan ideę konsultacji, cieszę się, że stara się pan bronić tej słusznej idei, ale chciałbym powiedzieć, że jeśli chodzi o samorządy związane z obszarem, na którym CPK może się pojawić, chodzi m.in. o miasto Łódź, miasto Warszawę, to one potwierdzają: konsultacje ze stroną kolejową, z PKP, odbywają się, ale nie w sprawie CPK. To posiedzenie Komisji i ta rozmowa dotyczy konsultacji. Moje pytanie dotyczy konsultacji dotyczących CPK, a nie konsultacji w ogóle, a zatem raz jeszcze wzywam do poważnego potraktowania tych samorządów i rozpoczęcia poważnego dialogu i prawdziwych konsultacji w temacie CPK. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, jeszcze trzy głosy posłów i zaraz będą również przedstawiciele samorządów, którzy zapisali się do głosu jako ci najbardziej zainteresowani i wiarygodni, jeśli chodzi o stopień zaawansowania konsultacji. Teraz pan poseł Rozenek.

Poseł Andrzej Rozenek (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, państwo posłowie, panie ministrze, szanowni goście, muszę zacząć od rzeczy nieprzyjemnej. Z dużym zażenowaniem słuchałem, jak pan minister odnosi się do pana posła Sośnierza. Chciałem panu ministrowi przypomnieć, że w Sejmie RP reprezentujemy naszych wyborców. Obrażając jednego z posłów, obraża pan wyborców. Tego typu wycieczki personalne, które zastosował pan wobec pana posła Sośnierza, są niedopuszczalne. Są niedopuszczalne również dlatego, że pracuje pan dla Rzeczypospolitej, za pieniądze podatników, również wyborców pana posła Sośnierza i moich. Życzyłbym sobie, żeby zachowywał się pan stosownie. W związku z tym, że bierze pan pieniądze podatników i wydaje pan pieniądze podatników, oczekujemy, że tutaj będzie pan reprezentował Skarb Państwa, a nie własne nieprzemyślane poglądy. To po pierwsze.

Po drugie, słucham pana ministra i zadaję sobie najprostsze na świecie pytanie, jakie może paść. Dla kogo wy – mówię o tej władzy – budujecie ten monument narodowo-populistycznej władzy? Z konsultacji wynika, że nie dla społeczeństwa, bo ludzie tego nie chcą. Z konsultacji wynika też, że nie dla samorządów, bo samorządy też tego nie chcą, zarówno te lokalne, małe, jak i te duże. Wychodzi na to, że ten monument narodowo-populistycznej władzy budujecie dla siebie, a konkretnie dla prezesa.

To bardzo źle, dlatego że będzie to kosztowało mnóstwo pieniędzy. Chcecie wydać dziesiątki, a może nawet setki miliardów złotych, które Polacy z trudem wypracowali, a okazuje się, że nie wiecie, jak będzie wzrastał lub malał ruch lotniczy, bo nie zrobiliście takich analiz. Nie wiecie, czy narodowy przewoźnik LOT będzie rozwijał się, zwijał, czy może będzie w stanie constans, bo nie zapytaliście o to LOT-u. Dalej, nie wiecie, jaki wpływ wybudowanie CPK będzie miało na porty lokalne, bo nie zrobiliście takiej analizy.

Powiem szczerze, że przy inwestycji za kilkadziesiąt miliardów i przy braku podstawowej, fundamentalnej wiedzy zaczynamy już mówić nie o głupocie, przepraszam za kolokwializm, ale zaczynamy mówić o dywersji, bo te pieniądze, kilkadziesiąt czy kilkaset miliardów złotych, w tym samym czasie można by przeznaczyć na coś zupełnie innego, np. na służbę zdrowia. Nieproporcjonalnie wielka liczba Polaków umarła w zeszłym roku wskutek tego, że mamy niedoinwestowaną służbę zdrowia i wskutek błędów, jakie popełniliście. Tymczasem budujecie monument, który nikomu do niczego nie będzie służył. Śmiem twierdzić, że skończy się to tak, jak z waszą pierwszą flagową inwestycją, czyli z elektrownią Ostrołęka. Coś tam zbudujecie i niestety trzeba to będzie potem dużymi kosztami rozebrać. To jest być może ostatnia szansa na to, żebyście wycofali się z tej nieprzemyślanej decyzji o inwestycji, która nikomu do niczego nie jest potrzebna.

Co jest Polsce potrzebne i co jest nam potrzebne? Mówię tutaj o mieszkańcach mojego okręgu wyborczego, dziewięciu powiatów, których każdy mieszkaniec zostanie dotknięty waszą nieprzemyślaną, niepotrzebną inwestycją. Zapyta pan, panie ministrze: W jaki sposób dotknięty? Ano np. w taki, że zgłosiła się do mnie wielodzietna rodzina, która kilka lat temu wyprowadziła się poza Warszawę ze względu na to, że dzieci są bardzo chore, nie mogły mieszkać w środowisku miejskim. Zaciągnęli olbrzymi kredyt, spłacają

ten kredyt ledwo wiążąc koniec z końcem i dowiadują się właśnie z planów, że tuż pod ich oknem powstanie linia kolejowa, której nigdy miało nie być.

To nie jest sytuacja jednostkowa. Do mnie na dyżury zgłaszają się dziesiątki osób, które są zaniepokojone, przerażone tym, co robicie. Oczywiście możecie to zignorować i powiedzieć, że konsultacje trwają i wszystko jest zgodne z prawem, ale, jeszcze raz podkreślam, nie robicie tego dla prezesa, robicie to dla ludzi. Jeżeli chcecie rzeczywiście uszanować lokalną społeczność, zacznijcie z tą społecznością rozmawiać. Jeżeli piąty, dziesiąty poseł mówi wam, że nie ma konsultacji, to nie wynika to z tego, że to sobie wymyśliliśmy i umówiliśmy się z posłem Sterczewskim, że tak będziemy mówić, tylko wynika to z tego, że pojechaliśmy tam, rozmawialiśmy z mieszkańcami i wiemy, że tych konsultacji nie było. Może więc niech pan minister sprawdzi albo najlepiej sam wybierze się w teren i zacznie z tymi ludźmi rozmawiać, o ile w ogóle ma pan odwagę, żeby tym ludziom spojrzeć w oczy, tej rodzinie właśnie, która spłaca gigantyczny kredyt, bo musiała wyprowadzić się pod Warszawę. Funduje jej pan kilka, może kilkanaście lat budowy za oknem, czyli odbiera im pan jakieś 10% ich życia swoją nieprzemyślaną decyzją o budowaniu monumentu waszej narodowo-populistycznej partii.

Wracając do tego, co jest potrzebne, panie ministrze, przypomniały mi się dzienniki niemieckiego generała Ericha von Mansteina. Napisał on coś takiego, że w 1939 r., jak Wehrmacht atakował Polskę, jedyne, czego Wehrmacht się obawiał, to to, że wojska polskie ugrupują się za linią Wisły i Sanu. To był 1939 r., podpowiadam panu. Od tego czasu trochę minęło, ale nawet wtedy, w 1939 r., sforsowanie Wisły i Sanu było rzeczą możliwą, nie niemożliwą, tylko możliwą. Wtedy oczywiście wojska liczyły się z tym, że infrastruktura zostanie zniszczona i będzie to pewien kłopot, ale każda armia ma wojska saperskie i potrafi sobie z tym poradzić. Dzisiaj mamy XXI w., pan reprezentuje rząd Rzeczypospolitej, który rządzi 6 lat, i mówiąc na temat lotniska Modlin, odpowiadając na pytanie o to, dlaczego lotniska Modlin nie można rozbudowywać, używa pan jednego argumentu: bo jest za linią Wisły. Powiem szczerze, dziwne, ale chyba nie wypada tłumaczyć ministrowi, że są takie budowle infrastrukturalne jak mosty, wiadukty. Da się to zrobić. Jeżeli więc jedynym powodem, dla którego nie chcecie rozbudowywać Modlina, jest to, że jest Wisła, to osobiście mogę panu ministrowi polecić kilku bardzo zdolnych inżynierów, którzy zaprojektują mosty na Wiśle, kolejowe, drogowe, jakie pan będzie chciał. Da się to zrobić. Nie jest to 1939 r., kiedy musimy grupować się za linią Wisły, bo to nic nie da.

O lotnisku Modlin pan minister był łaskaw powiedzieć, że bardzo dobrze życzycie temu lotnisku. Przepraszam, jeżeli źle cytuję, ale taki mniej więcej był sens tej wypowiedzi. Otóż, panie ministrze, bardzo dobrze to życzą temu lotnisku ludzie, którzy na tym lotnisku pracują. To jest 2000 etatów plus rodziny, plus ludzie, którzy dookoła kooperują z tym lotniskiem. Łącznie to jest kilkanaście tysięcy miejsc pracy. Oni dobrze życzą temu lotnisku. Bardzo dobrze życzą temu lotnisku udziałowcy tacy jak miasto Nowy Dwór, tacy jak Agencja Mienia Wojskowego, niech pan sobie wyobrazi. Jest tylko jeden udziałowiec, który źle życzy temu lotnisku, nazywa się Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze" i torpeduje wszystko, co jest dobre dla lotniska Modlin. Zdumiewające, prawda? Teraz należy zadać sobie pytanie: Dlaczego, do licha, tak się dzieje? Czemu jeden z udziałowców chce zniszczyć firmę, której jest udziałowcem? To jest bardzo proste: polityka. W grę wchodzi tutaj polityka.

Wytłumaczę to na jabłkach. Radom jest miejscem, w którym PiS ma większość i bardzo często wygrywa. Tam upatrujecie swoich wyborców. Postanowiliście zrobić tam kolejną monstrualną, niepotrzebną inwestycję: lotnisko w Radomiu. Dookoła tego lotniska są osiedla. Na tych osiedlach mieszkają ludzie. Chcecie im zafundować piekło na ziemi. Budujecie to lotnisko po raz drugi. Pierwszy raz wybudowaliście, nie udało się, budujecie drugi raz. Na szczęście to lotnisko nigdy nie ruszy. Zaraz powiem – dlaczego, ale skończę z Radomiem.

W Radomiu macie swoich wyborców, macie zobowiązania. Jeden z waszych posłów powiedział, że wybudujecie lotnisko, więc budujecie, choćby nie wiem co. A w Modlinie przegrywacie. Regularnie przegrywacie wybory, w związku z tym chcecie zamordować lotnisko w Modlinie, ale mieszkańcy Radomia jeszcze nie wiedzą, że zamordujecie rów-

nież lotnisko w Radomiu, a de facto nawet nigdy go nie uruchomicie, ponieważ jeżeli rzeczywiście wybudujecie monstrualny pomnik narodowo-populistycznej partii PiS, czyli CPK, to okaże się, że Radom nie ma żadnego sensu, i po prostu trzeba będzie to lotnisko zamknąć przed otwarciem. Tak samo trzeba będzie zamknąć Modlin, Łódź. Trzeba też będzie znacząco ograniczyć ruch lotniczy na Okęciu.

Czy o tym wszystkim mówicie obywatelom? Nie, ponieważ nie jest to przemyślany plan, który ma pomóc Polkom i Polakom w tym, żeby żyło im się wygodniej, żeby mieli lepszy dostęp do infrastruktury, żeby lepiej im się latało czy podróżowało po Polsce czy po świecie. Nie, tu w ogóle nie o to chodzi, bo gdyby tak było, to bylibyście w stanie przekonać ludzi do tego, że to jest dobre. Tylko że nie widzę żadnych ludzi, którzy są przekonani. Wszyscy, z którymi rozmawiam, mówią, że to głupota. Mówią to eksperci, mówią to mieszkańcy Baranowa i okolic, mówią to mieszkańcy 9 powiatów dookoła Warszawy, mówią to nawet mieszkańcy odległego Mikołowa. Wszyscy mówią, że to głupota, a wy uparliście się, żeby to realizować.

Reasumując, panie ministrze, wiem, że i tak nie przyzna się pan do tego, że robicie rzeczy niepotrzebne i że jest to taki barejowski miś, którego postanowiliście wybudować za wszelką cenę na chwałę obecnego rządzącego wami prezesa. Chcę panu powiedzieć, że prędzej czy później władza się zmieni i z każdej złotówki, z każdej złotóweczki, którą w tej chwili pan wydaje, zostaniecie skrupulatnie rozliczeni. Jeżeli skończy się to jak elektrownia Ostrołęka, a sądzę, że tak się skończy, to nie będziemy mieli żadnych skrupułów, żebyście odpowiadali również karnie, ponieważ dzisiaj na posiedzeniu Komisji został pan poinformowany, że to, co wyrabiacie, robicie z krzywdą dla społeczeństwa polskiego i dla polskiego budżetu, więc nie może pan powiedzieć, że robi to pan nieświadomie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję panu posłowi. Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Bardzo dziękuję panu posłowi za tę wypowiedź, ponieważ jest to piękna ilustracja. Powinni ją załączać do wydania DVD do nowych wydań Schopenhauera ilustrujących, na czym polegają nieuczciwe chwyty erystyczne w dyskusji. Postaram się wyłowić merytorykę i po kolei odnieść się, choć będzie to trudne.

Jeżeli pan poseł uważa, że wejście w jakąś polemikę z którymś z posłów i negatywne wypowiedzi pod względem poglądów przez owego posła reprezentowanych to jest obrażanie jego wyborców, to zwracam panu uwagę, że poza tym, że jestem wiceministrem, jestem też posłem. Formułując tezy, które pan formułuje, w myśl analogii obraża pan moich wyborców. Było ich akurat ponad dwukrotnie więcej niż pańskich, więc może przyjmijmy, że jesteśmy u siebie w pracy i możemy ze sobą polemizować, możemy formułować nawet ostre tezy i na nie odpowiadać, a nie tak, że jedna strona może, a jeśli druga strona odpowiada na tym samym poziomie, to obraża wyborców. To pierwszy wątek.

Drugi wątek. Dla kogo budujemy, skoro są protesty i są przeciwnicy? Czy pan poseł byłby łaskaw pokazać mi dużą inwestycję, wobec której nie było żadnych protestów, nie było żadnych osób, które były jej przeciwne i mówiły: „Nie tam” albo „W ogóle nie”? Taka jest rzeczywistość inwestycji. Gdyby jakikolwiek protest miał blokować inwestycje, nic byśmy w Polsce nie zbudowali. Może o to chodzi, skoro pytamy: Dla kogo? Otóż dla obecnych i przyszłych pokoleń Polaków, po to, żebyśmy mieli prawie bilion dodatkowej produkcji w PKB, po to, żebyśmy mieli 300 tys. wysokojakościowych, dobrze płatnych miejsc pracy, po to, żeby Polacy z wielu miejscowości uzyskali dostęp do połączeń kolejowych. Z takich miast największe jest Jastrzębie-Zdrój. Cały szereg miast otrzyma przełomową, większą i bardziej korzystną ofertę przewozową w stosunku do tego, co jest teraz. Oczywiście zyskają mieszkańcy metropolii, i Trójmiasta, i Poznania będą mieli więcej połączeń, ale tam, powiedzmy, już teraz nie jest tragicznie, natomiast jest wiele miejscowości w Polsce, gdzie jest tragicznie pod względem tych połączeń, gdzie nie ma ich w ogóle albo prawie ich nie ma. To mieszkańcy tych miast i okolic tych miast, bo to przecież w promieniu krótkiego dojazdu będzie znajdowała się cała Polska, w stosunkowo krótkim promieniu, do pół godziny dojazdu do linii kolejowej, z której jest oferta szyb-

kiego, wygodnego i częstego, co też jest bardzo istotne, dojazdu do właściwie każdego innego miejsca w Polsce.

Nie mówię już o korzyściach gospodarczych, o polskich firmach, o tym, że do światowego systemu transportowego w wymiarze lotniczym podłączamy się przez nasz hub, czyli bezpośrednio, ale za pośrednictwem innych hubów. Za hubem idzie centrum logistyczne, centrum dystrybucyjne, operatorzy, firmy. To wszystko teraz jest i u nas. Dla kogo więc? Dla tychże polskich firm, które dzięki temu będą mogły w łatwiejszy, szybszy, tańszy sposób sprzedawać przez internet swoje produkty i przesyłać lotnicze przesyłki kurierskie po całym świecie, dzięki czemu zyskają konkurencyjną przewagę, a raczej stracą tę przewagę podmioty zagraniczne. Mówiąc krótko, tak jak powiedziałem, jest to dla obecnych i przyszłych pokoleń Polaków, dla ich korzyści w wymiarze gospodarczym i społecznym.

Nie zapytaliśmy LOT-u. O tym mówię, że z LOT-em cały czas rozmawiamy na bieżąco, i nie tylko z LOT-em. To jest kilkadziesiąt, jeśli nie 100 podmiotów gospodarczych, z którymi jesteśmy w bieżącym kontakcie. To chociażby Poczta Polska, która dzięki CPK zbuduje nowe duże centrum dystrybucyjne, które pozwoli jej sięgać po zupełnie nowe rynki i produkować zupełnie nowe oferty i polskie usługi. To Polska Grupa Energetyczna. To są te z tych dużych, ale też z coraz mniejszych podmiotów gospodarczych. Już teraz w tej okolicy są one ulokowane i jest zainteresowanie kolejnymi inwestycjami w związku z tym, że w przyszłości powstanie tam CPK i skomunikowanie znacząco się poprawi.

Gołosłowne twierdzenie, że nie mamy analiz dotyczących wpływu… Rozumiem ten mechanizm. To jest tak, że można wymyślić dowolną analizę, która będzie inaczej nazwana czy nieco inna od tego, co już jest, bo siłą rzeczy akurat takiej wymyślonej nie mamy, więc za chwilę można powiedzieć: „Nawet takiej i takiej nie macie!". Oczywiście były analizy. Wielokrotnie już podkreślałem, że wszystkie te analizy jeszcze raz zbierzemy i je państwu przekażemy.

Jeżeli natomiast mówimy o wpływie na porty lotnicze, to może dzięki temu kawałek merytoryki uda się przemycić. Otóż rynek lotniczy ma kilka różnych segmentów. Są loty czarterowe, są linie lowcostowe, są loty średniodystansowe *point-to-point*, są wreszcie huby przesiadkowe i loty międzykontynentalne. Głównie CPK zaoferuje całkowicie nowy segment rynku lotniczego, którego w Polsce nie mamy. Oczywiście zbierze też innego rodzaju ruch lotniczy z okolicy. To jest rzecz oczywista.

Nadal nie sądzę natomiast, żeby ktoś, kto mieszka np. we Wrocławiu czy, dajmy na to, w Poznaniu, w Gdańsku i chce sobie wykupić wycieczkę, na którą poleci samolotem, nie będzie chciał polecieć z Gdańska, tylko najpierw będzie chciał pojechać do CPK i polecieć z CPK. Tacy pewnie też się zdarzą, chociażby dlatego, że to będzie niezwykle nowoczesne, komfortowe lotnisko i sama możliwość, przynajmniej za pierwszym razem, żeby sprawdzić, jak funkcjonuje, już będzie jakąś atrakcją, ale pewnie wielu nadal wybierze lot ze swojego macierzystego lotniska.

Tylko jeden z przykładów to np. loty średniodystansowe *point-to-point* gdzieś na dystansach europejskich. To np. przesiadanie się w CPK po to, żeby polecieć, dajmy na to, do Niemiec versus lot bezpośrednio z Krakowa, Wrocławia czy Gdańska, z okolicy, w której ktoś mieszka. Jest rzeczą oczywistą, że znacząca część wybierze tę opcję. Oczywiście jest jeden z segmentów rynku, którego być może teraz obsługują porty regionalne, porty lotnicze, tzn. porty dowozowe do hubów zagranicznych. Segment ten faktycznie zniknie, ale to nie jest główny, podstawowy. To jest zresztą segment, w którym tracimy. To trochę tak, jakbyśmy dbali o to, żeby celowo wywozić z Polski półprodukty, ażeby w Polsce nie powstała fabryka, która będzie oferować gotowy produkt z tych półproduktów, na wysokiej marży, na wysokim zysku, bo stracimy ten biznes, że wywozimy z Polski półprodukty czy surowce naturalne. Faktycznie, tego segmentu nie będzie, ale odbędzie się to tylko z zyskiem dla polskiej gospodarki, społeczeństwa. Po prostu więcej wartości dodanej z tego rynku zostanie w Polsce.

Teza, dowód pośredni, że jak 10 posłów mówi, że nie ma konsultacji, to nie ma, to jest mocna poszlaka, natomiast jest to poszlaka, która jednak ginie w starciu z dowodami. Jestem naocznym świadkiem konsultacji, które się odbywały. Mało tego, sam brałem

w nich udział, zarówno w tych w wymiarze oficjalnym i definiowanym prawnie, jak również w różnego rodzaju spotkaniach i rozmowach nieoficjalnych. Nadal choćby przyszło 30 posłów, to mnie nie przekona, że ja i jeszcze kilkadziesiąt zaangażowanych w to osób mieliśmy zbiorowe urojenia i spotkania, w których uczestniczyliśmy, po prostu się nie odbywały. Zresztą z części z nich są nagrania, są dowody materialne, więc niestety, jeszcze sto razy możecie państwo powiedzieć, że konsultacje się nie odbywają, a one i tak nadal będą się odbywały.

Teraz Modlin. Przywołuje pan pamiętniki Mansteina. Pozostaję w niemym podziwie wobec erudycji i faktycznie dziękuję za podzielenie się refleksją, że można wybudować most. Ja z kolei chciałem przekazać pewien element wiedzy, że budowa mostu kosztuje. Co więcej, dojeżdżanie przez ten most zabiera też czas, a więc dalszy koszt. W związku z tym, jeżeli budujemy sieci transportowe, jeżeli analizujemy obszar, z którego ten transport ma być zmieniany, staramy się potem punkt, do którego ma być zmieniany, mniej więcej, z grubsza rzecz biorąc, sytuować centralnie wobec potencjalnych potoków ludzi i towarów transportowych, żeby tych tras nie wydłużać i żeby tych kosztów nie mnożyć, bo taki system transportowy będzie nieefektywny. Co więcej, takiemu systemowi transportowemu zaczną umykać pewne potoki, bo jeżeli przesuniemy jego środek ciężkości na przykład, tu będę się upierał, po złej stronie Wisły w stosunku do tego, jak wyglądają polskie ziemie i polski system transportowy, to z dużych obszarów naszego kraju zacznie być bliżej do hubów leżących poza terenem naszego kraju niż do naszego, jak rozumiem, wymarzonego przez pana Modlina, który wymagałby inwestycji znacznie większej niż CPK, żeby osiągnąć ten sam efekt co CPK. Byłoby to bowiem tyle co CPK plus dodatkowe mosty, drogi, połączenia, plus koszty dalszych przewozów itd., itd. Dlatego jest to lokalizacja nieoptymalna. Nie chodzi tylko o Wisłę, ale o to, jak wygląda Polska, jakie są ośrodki ciążenia transportowego.

Co więcej, mamy to policzone na modelu ruchu opracowanym przez wybitnych specjalistów, z którego już teraz rynek korzysta. To jest rzecz bardzo weryfikowalna na poziomie naukowym i praktycznym, więc z całym szacunkiem dla pamiętników generała Mansteina pozwolę sobie pozostać przy modelu ruchu współczesnego opracowanym przez naprawdę wybitnych specjalistów. Przy okazji dziękuję spółce CPK, że nie tylko na swój użytek, ale również na użytek wszystkich innych przedsiębiorstw i inicjatyw transportowych w Polsce wyprodukowała taki model, stworzyła i udostępnia go tak, żeby wszyscy w Polsce mogli z niego korzystać.

Kolejny wątek to wątek Modlina i rzekomego torpedowania przez PPL. Swego czasu, to stąd w ogóle budowa lotniska w Radomiu, PPL chciało kupić port w Modlinie i chciało za te udziały zapłacić, tylko samorząd województwa nie chciał ich sprzedać. W związku z tym będąc mniejszościowym udziałowcem, gdy nikt nie mógł jeszcze przewidzieć COVID-u, dostrzegając potrzebę krótkoterminowego podtrzymania pewnego wolumenu ruchu w sytuacji zapychania się lotniska Chopina, a długoterminowo posiadania lotniska małego, ale komplementarnego wobec CPK – bo są pewne rodzaje ruchu lotniczego, które na dużym, hubowym lotnisku z różnych przyczyn, biznesowych, konkurencyjnych, nie czują się dobrze i dobrze mieć dla nich ofertę alternatywną – podjął decyzję, żeby budować lotnisko w Radomiu.

Nie chcę tu wchodzić w szczegóły, więc powiem w największym skrócie, zwłaszcza że to negocjacje handlowe i wchodzą tam pewnego rodzaju poufności. To, co powiem, to rzecz publicznie wiadoma. Gdyby wtedy marszałek chciał sprzedać swoje udziały za dobrą cenę, za którą PPL kupiłoby i również oferowało zobowiązanie do dalszego inwestowania w to lotnisko, wtedy pewnie nie byłoby budowy w Radomiu, ale nie było takiej woli, bo była wola, żeby razem z udziałami sprzedać wszelkie możliwe długi i zobowiązania, które w międzyczasie zostały pozaciągane. To powodowało, że chyba każdy prezes PPL-u, który zdecydowałby się na taką transakcję, naraziłby się wręcz na zarzuty niegospodarności. Dlaczego chciałby nabywać te udziały na tak niekorzystnych warunkach?

Na czym obecnie polega torpedowanie PPL-u? Na tym, że domaga się testu prywatnego inwestora albo że przychodzi z zewnątrz zagraniczny inwestor, któremu bez porozumienia z PPL-em oferowane są udziały PPL-u? To są oczywiste zachowania każdego podmiotu, który dba o swój interes. Znów, gdyby prezes PPL-u zachowywał się inaczej,

to właśnie wtedy narażałby się na prokuratorskie zarzuty niegospodarskości, niezadbania o interes przedsiębiorstwa.

Powtórzę, że wszystko to, co zgodne z prawem, co przejdzie chociażby bez prywatnego inwestora… Rozmowy te toczą się, różne propozycje są na stole. Proste dokapitalizowanie nie wchodzi w grę, bo przy tych wynikach, przy długotrwałej nierentowności lotniska będzie to oczywista niedozwolona pomoc publiczna, ale różne inne opcje są możliwe i pewnie jakąś opcję uda się wypracować, żeby podtrzymać byt tego lotniska, choć pewnie przyszłość pokaże.

Jest ta nieszczęsna umowa z jednym z przewoźników niskokosztowych, która jest, powiem delikatnie, skrajnie niekorzystna dla lotniska, a skrajnie korzystna dla tego przewoźnika. Możemy się tylko domyślać, dlaczego swego czasu zawarto tak niekorzystną umowę. Być może w grę wchodziły tu przyczyny polityczne, że oto otwarto lotnisko, a potem – pamiętamy to wszystko – trzeba było je zamknąć. Jeszcze ktoś by pomyślał, że ci, którzy podejmowali tę decyzję, podjęli złą decyzję, więc trzeba było szybko znaleźć klienta i dać mu takie warunki, żeby przyszedł, i odtrąbić sukces polegający na tym, że jest dużo pasażerów. Jakby jakiś sklep sprzedawał towary taniej niż kupuje je w hurtowni, i dopłacał, to też pewnie miałby dużo klientów, chociaż nie osiągałby zysku. Jeżeli więc parametryzować ten sukces w łącznej liczbie klientów, to ktoś mówiłby, że osiąga ogromny sukces.

Cóż, pominę już… Rozumiem, że pan poseł był na spotkaniu. Wiadomo, wątek emocjonalny, tzw. przekaz gorący: jakaś konkretna rodzina, która ma być rzekomo szczególnie poszkodowana, zawsze bardziej trafi do odbiorcy, bo wzruszy, bo trafi do serca. Argumenty o tym, że np. w procesie inwestycyjnym są rozważane również wszelkie względy społeczne i ten wpływ jest minimalizowany, że tam, gdzie jest przekroczenie normy hałasowej, są instalowane ekrany czy inne urządzenia zmniejszające ten hałas, i że jest jasno zdefiniowane, w jakim miejscu przekracza on takie wartości, żeby można było żyć w sposób godny i bezpieczny dla zdrowia, a jeżeli tak jest, to wszelkie związane z tym niedogodności są rekompensowane, to wszystko jest przekaz racjonalny. On trafia do mózgu, do argumentu, a pan próbuje zbudować obraz, który będzie wzruszał i wychodził poza obszar racjonalności, ale – proszę wybaczyć – nie będę tutaj uprawiał tych gier, bo, jak mówię, to jest raczej chwyt erystyczny niż merytoryczna wypowiedź.

Był jeszcze jeden wątek, że rzekomo chcielibyśmy zlikwidować lotnisko w Łodzi. Panie pośle, lotnisko w Łodzi to jedno z kilku lotnisk w Polsce, które wyświetliło nam się przy okazji pomocy covidowej, mianowicie kiedy Komisja Europejska zdefiniowała możliwą pomoc covidową w ten sposób, że za czas, kiedy loty były administracyjnie całkowicie zamknięte, mamy wziąć wynik operacyjny dla lotniska, porównać go z wynikiem operacyjnym sprzed roku, kiedy mieliśmy historyczny szczyt polskiego rynku lotniczego, i zrekompensować tę różnicę, bo wtedy były zyski, teraz pojawiła się strata, więc rekompensujemy tę różnicę.

W przypadku lotniska w Łodzi okazało się – bez żadnego CPK, bo przecież CPK jeszcze nie funkcjonuje – że w sytuacji, kiedy całkowicie zakazano lotów, lotnisko to polepszyło swoją sytuację finansową, zanotowało mniejszą stratę niż wtedy, kiedy mieliśmy szczyt rynku lotniczego w Polsce, jeszcze raz podkreślę, w sytuacji, kiedy nie ma w okolicy żadnego CPK. Przyklejanie niepowodzeń lotniska w Łodzi do CPK, Modlina zresztą też, nie ma więc żadnej racji bytu i żadnych podstaw. Lotniska te są w bardzo trudnej sytuacji, a Łódź jest w ewidentnie, szczególnie trudnej. CPK nie ma, nikt im tam nie szkodzi, nikt im nie przeszkadza. W 2019 r. miały rekordowy w historii Polski rynek lotniczy, z rekordowymi wzrostami, z rekordowym wolumenem, a i tak notowały straty. CPK nie jest temu winne. Jest zupełnie niewinne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Pan minister chyba źle odczytał intencje pana posła. Przez moment miałem nadzieję, gdy powiedział pan, że przejdzie do kwestii merytorycznych. Chyba nie wykorzystał pan minister szansy, bo przecież resort dysponuje ekspertyzą wykonaną przez PwC w 2010 r. pt. „Koncepcja lotniska centralnego dla Polski”. Tam są konkretne dane. Tam jest przedstawione, zgodnie z kilkoma scenariuszami, jak będzie wyglądał

rynek lotniczy w 2025 r., w 2035 r. Gdyby przywołał pan dane, które opracowali eksperci – jeszcze niedawno pan prezes Wild mówił, że to dzięki tej ekspertyzie idziecie jak po sznurku – to byłaby merytoryczna rozmowa, a pan próbował recenzować wypowiedź posła. Chodzi o to, żeby tego uniknąć, żebyśmy naprawdę skupili się na meritum, na rzetelnej dyskusji o problemie. O to apeluję, oddając głos panu posłowi Ławniczakowi.

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, powiem tylko, że jeżeli ktoś spojrzy… Podam kilka danych liczbowych, bo operujemy tutaj bez pewnego porządku, zadając retoryczne pytanie o to, po co w ogóle to lotnisko. Jeżeli spojrzymy na strony internetowe Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w okienko „Generalny Pomiar Ruchu", stwierdzimy, że między 2010 r. a 2015 r. – bo obecny generalny pomiar ruchu nie jest skończony – jest wzrost ruchu o 11% i rocznie na polskich drogach przybywa mniej więcej 2–2,2% samochodów.

Jeśli idzie o kolej, to między 2015 r. a 2019 r., bo 2020 r. nie liczę, bo był specyficzny ze względu na pandemię, był wzrost przewozów pasażerskich z 270 do 330 mln pasażerów, czyli o 60%, co rocznie daje mniej więcej 5,6% pasażerów więcej. Dane te mieliśmy już w poprzedniej kadencji. Wzrost pasażerów w ruchu pasażerskim na lotniskach to roczny wzrost w skali kraju, nie tylko w skali Okęcia, o ok. 15% rocznie. To jest skokowy wzrost od 2010 r. po 2019 r. To jest potrzeba i odpowiedź na pytanie, po co jest nam lotnisko. Oczywiście można zastanawiać się, czy nie budować duopolu Okęcie-Modlin czy CPK. Jestem akurat przekonany co do racji związanych z CPK i dołączenia do tego tak komponentu kolejowego, jak i drogowego.

Był tutaj poruszony problem powrotu do Ygreka położonego w aglomeracji kalisko-ostrowskiej w Nowych Skalmierzycach, w których notabene mieszkam. Szanowni państwo, pozwolę sobie przytoczyć tylko jedno. Od razu mówię, że nie jest to czasopismo polityczne. W „Rynku Kolejowym" 7 grudnia 2011 r. ówczesny minister, pan Sławomir Nowak udzielił wywiadu, z którego przytoczę jeden cały akapit, żebym nie był poczytywany o wybiórczość. Rozpocznę od tego: „Zamrażamy wszelkie prace nad KDP po wykonaniu studium do roku 2030 – powiedział «Rynkowi Kolejowemu» Sławomir Nowak". Teraz ten akapit: „Przez najbliższe lata czeka nas wielka modernizacja polskich kolei w ramach tego, co już posiadamy, i pełna koncentracja wysiłków na projektach modernizacyjnych i rewitalizacyjnych. Czas na wielkie wizjonerskie projekty przyjdzie po roku 2030. Musimy się skupić na modernizacji istniejącej sieci. To ona wymaga ratunku. To z niej będzie mogło skorzystać więcej pasażerów – uzasadnia decyzję o porzuceniu projektu budowy linii dużych prędkości Sławomir Nowak. – Stawiamy na ogromny plan modernizacji polskiej kolei do roku 2030. Koncentrujemy się na modernizacji tego, co mamy, a nie realizacji marzeń kolejarzy, jakimi są KDP – podsumował". Potem są jeszcze dalsze wypowiedzi, których nie będę już przytaczał.

Notabene w argumentacji ówczesny minister, pan Sławomir Nowak jest bardzo bliski temu, dlaczego rząd Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego odchodzi i zamraża te prace, z tymi merytorycznymi argumentami, które przytoczył pan prezes Wild, tzn. jest to koncepcja sieci zamkniętej, w żaden sposób nie połączonej z istniejącą siecią kolei konwencjonalnych. We Francji nie przynosi dochodów, w Hiszpanii, co już tu było mówione, przynosi kolosalne straty. Sprawa jest zamrożona.

Szanowni państwo, nie chciałbym, abyśmy wyszli z tej sali z wrażeniem, że to Prawo i Sprawiedliwość przerwało prace nad tamtą koncepcją. To poprzednio, w 2011 r. przerwano prace nad tamtą koncepcją. Chcę powiedzieć, że wtedy byłem wicestarostą ostrowskim, czyli starostą właśnie tego powiatu, w którym miał być Ygrek. Już w grudniu tego roku Adam Rogacki, poseł PiS z tego regionu, zgłosił w tej sprawie interpelację, której treści nie będę tu przytaczał, bo nie od tego jesteśmy na posiedzeniu Komisji. Proszę sobie zajrzeć. Interpelacja dotyczy właśnie tego, że chcemy to mieć, bo jest to szansa dla całej aglomeracji kalisko-ostrowskiej, notabene drugiej poza poznańską aglomeracji dopiero kształtującej się w Wielkopolsce. Otrzymał odpowiedź odmowną, jeśli idzie o decyzje pozytywną związaną z kontynuacją prac.

Ja natomiast jako wicestarosta dopytywałem wtedy, co z korytarzami, które w studium ustalone zostały jako korytarze wiodące do realizacji w przyszłości kolei dużych prędkości według koncepcji Ygreka, a więc łączącej Warszawę i Łódź z Poznaniem i Wrocławiem. Czy zostały zabezpieczone w centralnym albo w wojewódzkich planach zagospodarowania przestrzennego, albo w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego jakimkolwiek przepisem korytarze przewidziane do tego tam, gdzie pójdzie kolej dużych prędkości? Pytałem o to nieraz, m.in. na konwencie starostów wielkopolskich. Ówczesny wojewoda wielkopolski, zresztą późniejszy senator, pan wojewoda Florek powiedział, że niestety nie zostało to zabezpieczone jakimkolwiek rozporządzeniem ministerialnym. W związku z tym od strony formalnoprawnej nie ma w obiegu prawnym jakichkolwiek korytarzy, które zabezpieczałyby przebieg tamtej kolei. Pytałem o to dlatego, że jako wicestarosta, któremu podlegał m.in. wydział architektoniczno-budowlany, po kontrolnym przeglądzie wydawanych decyzji na zgodę dotyczącą budowy w przewidywanym korytarzu, który to przegląd robiłem co roku, tak w gminie Skalmierzyce, jak i w gminie wiejskiej Ostrów Wielkopolski planowane były budynki, a nawet całe osiedle.

Szanowni państwo, w tej chwili przynajmniej dwie gminy z tego regionu, które 10 lat temu z entuzjazmem przyjmowały tę kolej jako szansę, absolutnie nie są tym zainteresowane. Mówię tutaj o gminie Nowe Skalmierzyce i gminie wiejskiej Ostrów. Pobudowano tam już nie pojedyncze domy, tylko całe osiedla. To przerywałoby, rozpruwałoby te osiedla na pół. Na dodatek jest to związane z głębokim mankamentem związanym z tym, że koleje te miały być kolejami izolowanymi od kolei konwencjonalnych. Dlatego zresztą w przebiegu poprzez południową Wielkopolskę przewiduje się zupełnie inne korytarze, które nie są aż tak mocno konfliktowe z siecią osadniczą, jak byłby powrót do projektu opracowanego przez konsorcjum hiszpańskie między 2005 r. a 2013 r. Po zawieszeniu tych prac nie zlikwidowano ich potem całkowicie, ale wyłącznie kończono, żeby nie zwracać europejskich pieniędzy, żeby od strony formalnej dokończyć wszystkie prace planistyczne, bo trzeba byłoby to zwracać. Jest to już dokument formalny, co do którego istnieje tylko przesłanie takie, że aktualne władze, projektując CPK i komponent kolejowy do niego, częściowo będą z tych korytarzy korzystać, ale w południowej Wielkopolsce ze względu na gwałtowną zmianę sieci osadniczej. Teren między 100-tysięcznym Kaliszem a 70-tysięcznym Ostrowem jest bardzo mocno zurbanizowany i jeszcze wtedy udało się znaleźć ten korytarz, który z bardzo niewielkimi kosztami społecznymi przechodziłby przez aglomerację. Teraz w tym samym kształcie jest to niemalże wykluczone, oczywiście chyba że chcemy rozwalać dotychczasowe nowe sieci osadnicze, które powstały na tym terenie. To jest mankament powrotu do tego. Nie wszyscy na tym terenie będą tego chcieli.

Adam Rogacki o to walczył, pytał o to, ja również pytałem jako wicestarosta, ale były to lata 2011–2013. Przez ten czas w sieci osadniczej zmieniło się tyle, że literalny powrót do tego mnie jako mieszkańcowi tamtego terenu praktycznie rzecz biorąc wydaje się niemożliwy, bo z kolei wzbudziłby ogromne protesty społeczne.

Szanowni państwo, wracam jeszcze do początku, do danych liczbowych, które przytoczyłem. Coś rzeczywiście trzeba zrobić z ruchem lotniczym. Sytuacja pandemiczna nie tylko wyhamowała, ale cofnęła nam dane liczbowe, jeśli idzie o liczbę ruchu pasażerskiego tak na kolei, jak i w samolotach, ale w Polsce i w ogóle w Europie Środkowej problem ten będzie. Tego rodzaju port na pewno jest potrzebny. Wszystko wskazuje na to, że optymalnym położeniem jest położenie gdzieś między Warszawą a Łodzią. Szkoda natomiast, że tego rodzaju koncepcje nie powstawały wcześniej. Sytuacja dynamicznie się zmienia i prawdopodobnie powrót do tego, że będzie obsługiwał tego rodzaju duopol Okęcie-Modlin jest właśnie ze względów logistycznych, ze względu na to, gdzie ten transport de facto się koncentruje. Proszę spojrzeć chociażby na generalny pomiar ruchu, gdzie wykazywana jest nie tylko liczba samochodów osobowych, ale też ciężkiego sprzętu, a więc tirów i samochodów ciężarowych z przyczepami, i na to, gdzie on się koncentruje. W mojej ocenie pod tym względem to jest optymalne. Na swoją rękę robiłem tego rodzaju zestawienia liczb z lokalizacją CPK. Nie mówię, że ma to być dokładnie w tym miejscu czy kilka kilometrów w tę czy w tę, ale na pewno na zachód od Warszawy. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Czy pan minister chciałby odnieść się do tej wypowiedzi? Nie słyszę zgłoszenia. Czy pan minister jest z nami? Nie mamy potwierdzenia.

Prezes zarządu CPK Mikołaj Wild:

Zostałem poproszony, żeby krótko odnieść się do tej kwestii.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo proszę, pan prezes.

Prezes zarządu CPK Mikołaj Wild:

Rzeczywiście jest tak, co już zresztą pozwoliłem sobie powiedzieć wcześniej w odpowiedzi na pytanie pana przewodniczącego, że Ygrek, który obecnie będzie realizowany, odbiega, jeśli chodzi o założenia strategiczne, od tego, co było planowane, co nie oznacza, że nie korzystamy z analiz, które były przygotowane wcześniej. Oczywiście niektóre części, takie jak np. prognozy lotnicze, należało zaktualizować, zwłaszcza ze względu na pandemię, natomiast zarówno w samym podejściu, jak i w poszukiwaniu optymalnych przebiegów dla kolei dużych prędkości korzystamy tutaj z opracowań, które były wcześniej przygotowane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Tytułem odniesienia się do wypowiedzi pana posła Ławniczaka chciałem zwrócić uwagę, że wypowiedź ministra nie jest obowiązującym prawem. To jest deklaracja pewnych intencji. Możemy przeprowadzić dowód realizacji tych intencji. Zostało rozstrzygnięte postępowanie przetargowe na wykonanie studium wykonalności dla Projektu Ygrek, ponieważ obowiązywała uchwała Rady Ministrów z 2008 r., która ustanawiała program budowy i uruchomienia przewozów.

To studium wykonalności zostało wykonane w dwóch etapach: studium wstępne, a potem rozbudowane. Ba, rząd PiS kontynuował te prace. Znaczy to, że zapowiedź pana ministra cytowana przez pana posła nie miała żadnych realnych następstw. Mało tego, w tym samym czasie toczyły się negocjacje z Komisją Europejską, a także z Parlamentem Europejskim i Radą. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady, które w grudniu 2013 r. stało się obowiązującym europejskim prawem, obligowało wszystkich, w tym polski rząd, który kontynuował prace nad studium wykonalności, ukończone ostatecznie z 2017 r., by od 2017 r. rząd PiS miał obowiązek kontynuowania prac.

To jest ilustracja przedstawiająca efekt studium. Są dwa warianty. Ostatecznie wybrany został wariant Ygrek, który dawał także możliwość komunikacyjną w standardzie wysokich prędkości między Poznaniem i Wrocławiem. Gdy chodzi o planowane przebiegi, dobrze pan poseł wie, że w przebiegu przez aglomerację kalisko-ostrowską do Poznania nic nie uległo zmianie, dlatego upominam się, aby pozostawać w prawdzie i opierać się na faktach i prawie, nie na deklaracjach politycznych. Teraz o zabranie głosu proszę pana posła Mirosława Suchonia.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, do zabrania głosu zmobilizował mnie pan minister, a widzę, że pana ministra nie ma.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Jestem, jestem, tylko miałem wyłączoną kamerkę.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska 2050):

Wywołałem pana. Bardzo się cieszę, że pan jest, ponieważ mam kilka konkretnych pytań. Pierwsze dotyczy rozwoju ruchu kolejowego. Otóż w wielu publikacjach i wypowiedziach pan minister podkreśla, że cały program budowy centralnego portu i całej infrastruktury towarzyszącej będzie wiązał się również z rozwojem ruchu kolejowego. Oczywiście mamy tutaj trochę inne zdanie na temat priorytetów, ponieważ my uważamy, iż jednak powinniśmy na równi traktować połączenia, które dochodzą blisko mieszkańców, czyli do mniejszych miejscowości, żeby one również były modernizowane. Nie wszędzie niestety tak się dzieje, natomiast znaczne kwoty dotyczą modernizacji linii szkieletowych,

które de facto nie przyczyniają się do wzrostu mobilności regionalnej, lokalnej związanej z podróżami do pracy czy z pobieraniem nauki, czy też lokalnego życia społecznego.

W związku z tym zapewne środki te zostaną wydatkowane, natomiast nie mamy przekonania, osobiście też nie mam przekonania co do tego, że akurat taka lokacja przysłuży się temu, aby najbardziej pożądany ruch, właśnie ruch lokalny, eliminujący zatłoczenie miast, eliminujący podróż samochodami, malał. Tutaj jest bardzo duże pole do zrobienia i niestety mam wrażenie, że tego obszaru rząd nie docenia. Potwierdza to choćby kwestia Programu Kolej Plus, gdzie rząd zapowiedział ok. 6 mld zł, natomiast wnioski opiewają na kwotę ponad pięć razy wyższą. To pokazuje, że tam jest bardzo duży potencjał wzrostowy, bardzo duży potencjał na wzrost ruchu lokalnego, regionalnego, ale środki te są alokowane w projekty krajowe.

Pojawia się pytanie o model ruchu, o to, w jaki sposób rząd szacuje tak dynamiczny wzrost, skoro dzisiaj połączenia te są likwidowane. Chodzi o połączenia do takich miejscowości jak Bielsko-Biała, gdzie były cztery bezpośrednie połączenia z Warszawą, a dzisiaj są dwa poranne. To powoduje, że tak jak w poprzednich 30 latach dochodzi do odwracania się pasażerów od ruchu kolejowego. Jest pytanie. Jeżeli takie działania są wykonywane, to skąd optymistyczne prognozy dotyczące wzrostu ruchu? Jeżeli pasażerowie nie będą mieli wygodnego połączenia, zarówno od strony godzinowej, jak i czasowej, to w mojej ocenie kolej ta raczej nie ma szans na powrót pasażerów, którzy już korzystają z innych środków transportu, a co dopiero ma liczyć na nowych pasażerów.

Panie ministrze, w jaki więc sposób budowany jest model ruchu, który pokazuje wzrost pasażerów na kolei? Czy można zobaczyć prezentację? Czy pan minister może przedstawić prezentację, która pokazuje, jak ten ruch ma rosnąć i z jakich przyczyn ma rosnąć w średnich aglomeracjach, takich jak np. aglomeracja beskidzka? Wydaje się to o tyle istotne, że przez wiele lat rozwój ten był ukierunkowany na największe polskie aglomeracje. Oczywiście w mniejszych aglomeracjach jak nasza widać, że ma to swoje negatywne konsekwencje. To nie jest oczywiście aglomeracja beskidzka, ale to są z reguły wszystkie miejsca, które skupione są wokół byłych stolic województw sprzed reformy w 1998 r. Pytanie jest więc o to, w jaki sposób budowany jest ten model i jak to się ma do mniejszych aglomeracji. W jaki sposób ten ruch jest oceniany? Co będzie impulsem wzrostu, skoro połączenia właśnie w tych miejscach są dzisiaj likwidowane?

Chciałem również zapytać o potencjał. O tym już dużo dzisiaj było, natomiast nikt nie odniósł się do potencjału samego LOT-u. Otóż w Polsce w 2019 r. rzeczywiście mieliśmy ruch oceniany na ok. 48 mln pasażerów. Zaledwie jedna czwarta tego tortu to udział LOT-u, czyli trochę ponad 10 mln pasażerów, natomiast ok. 60% ruchu to ruch niskokosztowy. To są te linie niskokosztowe. W związku z tym moje pytanie dotyczy tego, na jakiej podstawie rząd zakłada tak optymistyczny wzrost ruchu hubowego, a tak rozumiem wypowiedź pana ministra, skoro LOT, który de facto wykonuje takie ruchy i loty i byłby operatorem głównym, przewozi dzisiaj zaledwie jedną czwartą, czyli ok. 10–11 mln pasażerów. Tymczasem spora grupa to właśnie loty niskokosztowe. Zdaje się, że jest to zgodne z przyzwyczajeniami naszych obywateli, którzy wolą właśnie loty bezpośrednie, bez przesiadki, zwłaszcza z lotnisk regionalnych, które kończą się w miejscu docelowym.

Chcę również zapytać o to, w jaki sposób przewiduje te zmiany sam LOT, ponieważ większość lotów, jeżeli chodzi o polski rynek, odbywa się na trasie Polska-Wielka Brytania, co oczywiście jest związane z podejmowaniem pracy przez naszych rodaków w Wielkiej Brytanii, ale to pokazuje też, w jaki sposób ten ruch rośnie. Jeżeli więc jest on w jakiś sposób powiązany biznesowo, to jest to impuls do wzrostu tego ruchu. Nie mamy natomiast ani tradycji, ani zbyt wielu dzisiaj impulsów ze strony rządu do tego, aby nasze firmy stawały się firmami globalnymi, a co za tym idzie, aby generowały również ruch komunikacyjny. Jeżeli popatrzymy na statystyki, porównując lata 2015–2019, okaże się, że liczba średnich i dużych firm zmalała, czyli jest jakiś regres, który również nie sprzyja wygenerowaniu impulsów. Jest więc pytanie o to, w jaki sposób biznesowo zostanie to, mówiąc po młodzieżowemu, spięte.

Tu jest oczywiście bardzo ważne pytanie o lotniska regionalne, ponieważ w 2019 r., o ile dobrze pamiętam, najwięcej pasażerów przyrosło na lotnisku w Krakowie. To pokazuje, że lotniska te radzą sobie dobrze, natomiast z pewnością wybudowanie i urucho-

mienie CPK będzie podcinało lotniska regionalne. Do tej pory pan minister zgrabnie unika odpowiedzi na ten temat, mówiąc, cytuję z pamięci, więc może niedokładnie, ale pan minister mówi mniej więcej tak: Różny jest ruch lotniczy w Polsce i na świecie i te lotniska sobie poradzą. Patrząc na to, w jaki sposób podejmowane są decyzje, oczekiwałbym jednak pogłębionej analizy.

Jest pytanie do pana ministra już nie ocenę, bo ocenę już wielokrotnie nam pan tu zaprezentował i ona jest spod grubego palca, ale jest pytanie do pana ministra o to, czy rząd zamierza przeprowadzić analizę tego, w jaki sposób uruchomienie CPK wpłynie właśnie na lotniska regionalne, w tym na lotnisko w Krakowie i zwłaszcza na lotnisko w Pyrzowicach.

Ostatnia myśl na koniec. Muszę powiedzieć, że kiedy usłyszałem o nawiązaniu porozumienia z partnerami z Hiszpanii w zakresie rozwoju ruchu kolejowego, stanęły mi przed oczyma bardzo złe doświadczenia, także osobiste. Mówię choćby o podróży na odcinku Malaga-Grenada, która to podróż, dzisiaj sprawdziłem cenę, kosztuje od 30 euro za odcinek 120 km. Mam nadzieję, że nie idą państwo w tym kierunku, ponieważ z jednej strony są to ceny absolutnie zaporowe, a z drugiej strony mam wrażenie, że w Hiszpanii całkowicie pominięto kwestię przyjaznej komunikacji regionalnej, lokalnej, która docierałaby maksymalnie blisko miejsca zamieszkania i byłaby cenowo akceptowalna i użyteczna z punktu widzenia codziennego życia. Mam nadzieję, że doświadczenia te nie zostaną przeniesione. Bardzo prosiłbym również o refleksje na ten temat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę. Pan minister czy pan prezes? Pan minister.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Może zacznę, a pan prezes ewentualnie by uzupełnił. Było pytanie na temat zasad wyliczania metodologii modelu ruchu. Poproszę pana prezesa o uzupełnienie co do tej metodologii, ja natomiast powiem na poziomie najbardziej ogólnym.

Skąd wniosek, że dla miast średniej wielkości znacząco wzrosną przewozy? Przede wszystkim z tego, że pojawi się dla nich, w ogóle pojawi się, oferta, bo wiele z nich w ogóle nie ma takiej oferty, lub pojawi się znacznie lepsza oferta, czyli znacznie więcej, znacznie częściej znacznie szybszych połączeń różnych destynacji, które będą atrakcyjne dla mieszkańców tych miast. Jeżeli spojrzymy np. na to, jakie opcje ma pasażer, który chciałby dojechać koleją z Płocka do Warszawy, z mazowieckiego miasta do stolicy regionu, to są to połączenia bardzo długie i jeszcze do tego rzadkie. W sytuacji, kiedy będą one częste, kiedy w wyniku realizacji programu kolejowego CPK będzie to np. kilkanaście połączeń dziennie poniżej godziny, to w sposób oczywisty następuje pewien przełom i zaczyna być możliwe mieszkanie w jednym mieście i codzienny dojazd do pracy do drugiego miejsca, co uruchamia zupełnie nowe potoki pasażerów.

Stąd zresztą – i tu łączymy to z tematem Hiszpanii – korzystanie z pewnej wiedzy i *know-how* różnych partnerów zakłada korzystanie z różnych ich doświadczeń, nie tylko tych dobrych, również tych złych, i unikanie pewnych błędów. Niedawno mieliśmy spotkanie z doradcami z lotniska Inczon, gdzie prezentowali oni dokument *lessons learned*. To były prawie same złe doświadczenia, to, co oni uważają, że budując lotnisko Inczon, poszło nie tak i czego należałoby unikać przy innych tego rodzaju projektach.

Jednym z elementów tego rozpoznania jest przecież to, że w sensie ścisłej unijnej definicji właściwie nie budujemy kolei dużych prędkości. Nie spełniamy tych kryteriów. Nasza kolej będzie nieco wolniejsza i będzie częściej się zatrzymywała. Oczywiście niespełnianie unijnej definicji powoduje też to, że można będzie prowadzić na tej infrastrukturze połączenia typu *public* z ewentualnymi dopłatami, w związku z tym znacznie bardziej dostępne cenowo. To oczywiście będą decyzje przewoźników i ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury, po 2027 r., kiedy przewozy te będą ruszały, ale my budujemy infrastrukturę tak, żeby to było możliwe. Gdyby to zależało ode mnie, podejmowałbym takie decyzje, żeby zamawiać *public service* właśnie na tych połączeniach, żeby oferować połączenia bardziej dostępne cenowo, a nie tylko takie klasy premium, które muszą bilansować się komercyjnie. Choć cena 30 euro to jest już ten rząd wielkości, co teraz bilety na Pendolino, jednak zasadniczo bilety te sprzedają się. Jak jadę trasą Trójmiasto

-Warszawa czy Warszawa-Trójmiasto, a jeżdżę bardzo często, to często teraz, po COVID-zie, już to wraca i jechałem pełnym pociągiem. Na ten segment jest więc popyt, jeżeli taka oferta się pojawia, ale, tak jak mówię, naszą intencją jest budowanie takiej infrastruktury, która będzie do użytku przez wiele segmentów, również tych bardziej dostępnych cenowo.

Było wątek i pytanie o to, skąd założenie, że będzie ruch hubowy, którego teraz nie ma. Teraz nie ma, bo nie ma hubu z prawdziwego zdarzenia. Po prostu nie ma takiej możliwości. Nie ma możliwości oferowania tego rodzaju usług na szerszą skalę, stąd siłą rzeczy nie ma klientów na te usługi w Polsce, bo oni, również klienci polscy czy z Europy Środkowo-Wschodniej, z krajów ościennych, gdzie też moglibyśmy powalczyć o pasażera, jak potrzebują lotu hubowego, korzystają z Monachium, z Frankfurtu, z Wiednia, być może na innych kierunkach nawet w Moskwy, z Helsinek czy ze Stambułu. Siłą rzeczy w Polsce ten segment pojawi się dopiero wtedy, kiedy pojawi się możliwość oferowania tego rodzaju połączeń, a pojawi się ona wtedy, kiedy powstanie CPK.

Jest wątek lotów *point-to-point*, do którego pan poseł, zdaje się, trochę nawiązywał, twierdząc, że teraz przyszłość to loty *point-to-point*, bo one są najbardziej popularne. Tak, to prawda. Uważam, że ten segment jest bezpieczny, stąd też moja optymistyczna ocena przyszłości lotniczych portów regionalnych, które dobrze sobie radzą. Jak mówimy o portach regionalnych sensu largo, to w Polsce też mamy takie regionalne porty lotnicze, które bardzo źle sobie radzą i teraz, bez CPK. Pewnie jak powstanie CPK, nie poprawi to ich kondycji, która bez CPK jest zła, ale, jak mówię, to nie będzie wina CPK, że mają one swoje problemy. Jestem natomiast spokojny co do portów lotniczych takich jak dwa wymienione przez pana posła. Zresztą PPL jest ich znaczącym, a w drugim przypadku większościowym udziałowcem i też podziela te oceny, i jak najbardziej współdziała przy ich dalszym rozwoju.

Tyle na poziomie bardziej ogólnym. Nie wiem, czy pan prezes byłby w stanie powiedzieć coś na temat metodologii tworzenia modelu ruchu. To są oczywiście techniczne zagadnienia.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu CPK Mikołaj Wild:

Bardzo dziękuję. Model ruchu jest narzędziem prognostycznym. Dodam, że od nowej perspektywy unijnej posiadanie takiego modelu ruchu jest jednym z podstawowych warunków uzyskania unijnego dofinansowania. Model wypracowany przez CPK jest uwzględniany w pracach ogólnokrajowych, które toczą się w Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Opiera się on na prognozach, pomiarach i badaniu preferencji pasażerów. Główne elementy, na których opierają się prognozy zakładające istotny wzrost dotyczący liczby pasażerów, to z jednej strony stworzenie konkurencyjnej względem ruchu drogowego oferty kolejowej. O tym, że jest tutaj duże pole do ekspansji, mogą przekonać się wszystkie osoby, które podróżują zarówno między takimi miastami jak Katowice i Kraków, jak i osoby podróżujące między Warszawą a Łodzią.

Mówiąc obrazowo, są to jedne z najgrubszych połączeń, na których przewidywane są największe wzrosty, jeśli chodzi o liczby pasażerów. W tym zakresie mówimy o przejęciu części ruchu drogowego i oczywiście mówimy o popycie wzbudzonym, czyli o tej wartości dodanej, która powoduje, że stworzenie oferty powoduje zwiększoną mobilność społeczną i większą liczbę podróży, które nie zrealizowałyby się w innym przypadku. Tyle, jeśli chodzi o model ruchu. Jeżeli chodzi o inne kwestie, to oczywiście też jestem do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo dziękuję panu prezesowi. W tej chwili otwieramy pytania strony społecznej. Jako pierwsza…

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Jeszcze ja czekałem na głos.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Przepraszam. Okej, druga wypowiedź pana posła Sośnierza. Bardzo proszę.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Jeśli chodzi o wątek dotyczący wypowiedzi pod moim adresem, emocje wzbudziło chyba nie tyle to, że pan minister ze mną polemizował, bo to jest naturalne, natomiast to, że było to klasyczne ad personam. Chyba to wzbudziło tu takie emocje, bo nie odnosiłem się do pana ministra osobiście, a pan próbował ratować się na zasadzie, że 20 lat temu też tak pan myślał. Jest pan nawet pięć lat ode mnie młodszy, więc taka wypowiedź jak „Jak będę w pana wieku, to też tak będę myślał" jest niestosowna. Chyba możemy zamknąć ten wątek.

Jeśli chodzi o linię towarową, mam wrażenie, że pan minister odpowiedział zupełnie obok tematu. Zresztą wypowiedź, do której się odnosiłem, to nie była wypowiedź pana ministra. Niestety nie jestem pewien, czy mówił to pan prezes Wild, czy ktoś inny ze strony rządowej. W każdym razie w wypowiedzi tej nie chodziło o to – przynamniej tak ją zrozumiałem, proszę o naprostowanie – że ta linia towarowa nie nadaje się do tego, dlatego że jest tak dużo zakrętów, że tak została zbudowana, tylko dlatego, że tak jest wpisana do jakiegoś rejestru. W związku z tym teraz obowiązkowo trzeba utrzymywać jakiś procent ruchu towarowego i dlatego nie możemy jej tak, a nie inaczej wykorzystać. Nie dlatego, że ma za dużo zakrętów czy nie zgadzają się inne parametry, tylko z przyczyn czysto biurokratycznych. Jeśli wypowiedź była niezrozumiała, niefortunna albo źle ją zrozumiałem, to prosiłbym o sprostowanie, o co w takim razie tutaj chodzi.

Jeśli chodzi o zalety rozbudowy lotniska versus budowa nowego lotniska, gdybyśmy pieniądze, które są już zainwestowane w projekt CPK, a w tej chwili już przejedzone, zainwestowali w rozbudowę lotniska na Okęciu, to już w tej chwili moglibyśmy cieszyć się tego efektami, a tak nie mamy nic. Wydajemy pieniądze, a efektów nie ma. Mówił pan, że to na niewiele wystarczy. Zobaczymy, na ile wystarczy. Sama rozbudowa, nawet bez dobudowywania pasa startowego, mogłaby znacząco zwiększyć przepustowość. Jak się ogląda, z jaką częstotliwością startują samoloty np. z Heathrow, to nasze lotnisko nadal tego nie osiągnęło, więc nawet w sensie zagęszczenia tego ruchu na tym, co jest, można jeszcze dużo zrobić. Tam są oczywiście wymagane inwestycje, ale pan minister pewnie lepiej o tym wie.

Jeśli chodzi o pas startowy, to z tego, co wiem, proszę mnie poprawić, są tam pasy, które się krzyżują, więc pan nie wybuduje drugiego pasa równoległego. Pas równoległy nie będzie przecież daleko, więc przestrzeń pola wzlotu znacząco się nie zmieni, jeśli chodzi o zabudowę itd. To wiele nie zmienia. Tam obok jest autostrada, głównie są tam drogi na południe od lotniska, a nie zabudowa, więc nie sądzę, żeby to było z tego powodu niemożliwe.

Czy ludzie wolą mieć jedno lotnisko, czy kilka lotnisk? Wydaje się, że wolą mieć kilka lotnisk. Każdemu jest bliżej gdzie indziej. To, że dla pana coś jest po złej stronie Wisły, tak jak mówiłem, może oznaczać, że dla kogoś innego jest właśnie po dobrej stronie Wisły. Most, który trzeba będzie wybudować, żeby dojechać z Warszawy do Modlina, też trzeba będzie wybudować, żeby ktoś inny dojechał z Ostrołęki na lotnisko w polu kapusty. To nie jest więc żaden argument. Sam pan mówił, żeby nie ekscytować się jakimiś poziomymi przebiegami, bo przecież będziemy budować mosty i tunele. To co, żeby przeciąć, przykładowo, ogród botaniczny i wybudować ten most i tunel, to nie jest problem, ale nagle most czy tunel pod Wisłą problemem będzie? Dlaczego ten most jest gorszy od jakichkolwiek innych mostów? To jest zupełnie absurdalna linia argumentacji.

Loty przesiadkowe to właśnie jest model – mówił o tym trochę pan poseł Suchoń – typowy dla linii wysokobudżetowych. Polacy wolą loty bezpośrednie i one najszybciej się rozwijają, ale loty te mogą odbywać się już teraz, chociażby na lotnisku Chopina. Ono ma tę infrastrukturę. Nie ma ich więcej nie dlatego, że nie dałoby się mieć tam więcej lotów przesiadkowych. Jest tak z różnych powodów. To są inne lotniska. Jest konkurencja. Nie rozbudowują się. Nie ma żadnego powodu, żeby przypuszczać, że samo to, że otworzymy taką możliwość, spowoduje, że loty te natychmiast się pojawią.

Lotnisko, na którym zawsze się pan tak wyżywa, bo nie ma posiedzenia Komisji Infrastruktury, na którym nie wbijałby pan szpilki w Modlin, mówiąc, że „są takie lotniska w Polsce, które już przez COVID-em się nie rozwijały”… Znamy całą tę gadkę, ale tam jest prywatny inwestor, który swoim własnym majątkiem chce zainwestować w to lotnisko. W CPK nikt nie chce prywatnie zainwestować i nikt by nie chciał. To jest czysto papierowy pomysł, w który mogą inwestować tylko rządy, a tam jest prywatny inwestor.

Jeśli PPL nie wierzy w to lotnisko, a widać, że nie wierzy, niech po prostu sprzeda swoje udziały. Niech nie kupuje swoich udziałów, żeby niszczyć to lotnisko jeszcze bardziej, tylko niech sprzeda swoje udziały. To, że nie paraliżuje, nie sabotuje, ewidentnie jest nieprawdą. Tam jest inwestor, jest kredyt ze strony województwa i to cały czas jest z różnych powodów, pod różnymi pretekstami blokowane przez jedynego udziałowca, który się na to nie zgadza. Niech sprzeda swoje udziały, niech przestanie przeszkadzać. On chce mieć te udziały właśnie po to, żeby ten projekt niszczyć. To jest naturalny mechanizm.

W Katowicach chociażby miasto zbudowało centra przesiadkowe, z których nikt nie chce korzystać. Jak już widzą, że nikt nie chce z tego korzystać, to jaka jest odpowiedź? Zamknijmy duży parking koło Spodka, to wreszcie będą musieli korzystać. Z tymi lotniskami jest tak samo, ponieważ wiadomo, że ludzie będą woleli korzystać z Okęcia, z Modlina niż z Baranowa. Rząd jest bardziej przewidujący niż prezydent Krupa i już wie, że tak będzie, więc zawczasu niszczy potencjalną konkurencję, żeby uzasadnić wydawanie pieniędzy na to lotnisko. Niestety jest to więc czytelne.

Pasażerowie na lotnisku w Modlinie są póki co na polu kapusty. Nie ma pasażerów, więc, znowu, bezpieczniej i lepiej jest rozbudować to, co jest i co działa, niż tworzyć mrzonki, że fajnie by było, gdyby to wszystko było zupełnie inaczej i gdybyśmy najlepiej burzyli te lotniska, które mamy, i zrobili to wszystko od nowa. Lotniska w Radomiu i w Łodzi również będą w naturalnej strefie zgniotu tego projektu. W tej chwili ileś lotnisk dookoła jest: Łódź, Radom, budowany mimo zupełnej katastrofy. Przecież to właśnie z Radomia nawet Spring Air uciekł, bo to się kompletnie nie opłacało, a mimo wszystkich sygnałów na niebie i ziemi, że to nie ma sensu, budujecie tam jeszcze jedno, a w Modlinie, w którym są pasażerowie, jest niekorzystna umowa. To jest właściwie jedyny tego problem, ale pan wie, że to jest czasowa umowa i szybciej, niż wybudujecie CPK, ta umowa wygaśnie i będzie można zaplanować to w lepszy sposób. Myślę, że wnioski zostaną wyciągnięte z dotychczasowej błędnej polityki, jeśli chodzi o tę umowę. W każdym razie tam są pasażerowie i tamto lotnisko rozwija się, a Radom się nie rozwija, mimo że próbowano już wszystkiego, żeby to rozruszać.

Prognozy dotyczące wzrostu liczby pasażerów po COVID-zie póki co nie sprawdzają się. Restrykcje dotyczące podróżowania już właściwie zniesiono, a mimo to liczba pasażerów nie wróciła do poprzedniego poziomu i nie wiadomo, czy wróci. Ludzie nauczyli się korzystać z telekonferencji. Ten model podróży biznesowych może ulec znaczącej redukcji, ale to oni najwięcej korzystają z lotów wysokokosztowych i najwięcej korzystają z szybkich linii kolejowych, które są po prostu droższe. W związku z tym jest bardzo duże ryzyko. Myślę, że gdyby pan minister miał inwestować w to swoje własne pieniądze, też nie wykupiłby akcji CPK. Myślę, że nikt by nie wykupił, ale jeśli uważacie inaczej, to zróbcie właśnie tak. Zbudujcie je za pieniądze dobrowolnie zainwestowane przez ludzi. Jestem ciekaw, ile pieniędzy pan minister włoży w tę budowę, ile zainwestuje, ile zaryzykuje swoich własnych pieniędzy. Sądzę, że nie zaryzykuje.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

To posłuchajmy odpowiedzi, panie pośle.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Sekunda, już kończę. Jak słyszę, że już teraz mamy plan dopłacania do biletów, to pojawia się kolejne pytanie. Co robimy? Po co to robimy? Jeśli z góry wiemy, że to nie będzie się opłacało i że podatnik będzie musiał dopłacać do innego podatnika, który ma zamiar jeździć tą koleją, to jaki to w ogóle ma sens? Mówi pan o konsultacjach, ale problem polega na tym, że dwa lata temu z Mikołowa słano listy o tym, że ten przebieg im się nie podoba, i dwa lata później nadal nie wiedzą, czy ten przebieg… Mówi pan: Nie wiemy,

zobaczymy, bo tunele, estakady, coś tam. Oni nadal tego nie wiedzą. Po dwóch latach konsultacji nadal nic się nie wyjaśniło. Jaki jest postęp przez dwa lata?

Mówi pan, że przyczyną tego, że to tyle trwa, są procedury, które musicie spełnić, ale to wy – jako klasa polityczna w ogóle, nie tylko jako ten rząd – stworzyliście te procedury albo zgodziliście się na unijne procedury. To wasza wina, że to tyle trwa, że ten imposybilizm jest podniesiony do rangi ustawowej. To chyba tyle.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Dziękuję. Jeśli moje uwagi jakoś dotknęły czy obraziły pana posła, to bardzo przepraszam. Nie chodziło mi w tym „20 lat temu" o wiek, bo wiem, że pan poseł jest nieco ode mnie starszy, tylko chodziło mi o to, że 20 lat temu miałem zaszczyt być członkiem rady głównej Unii Polityki Realnej i pamiętam typ rozumowania tej ideologii i przekładania jej na mniej lub bardziej przystające okoliczności życiowo-gospodarcze. Odnosiłem się tylko do tego, że po prostu znam to z osobistego doświadczenia.

Jeżeli chodzi o mosty, tunele i odległości, to oczywiście trzeba będzie wybudować dużo mostów i tuneli, ale przede wszystkim chodzi o pewną siłę ciążenia, żeby skorzystać z określonego środka transportu, definiując przede wszystkim czas dostępu. Przesunięcie za linię Wisły powoduje, że ze znaczącej, większej części obszaru naszego kraju czas dojazdu staje się nieatrakcyjnie długi i zaczyna się ciążenie do innych ośrodków, przede wszystkim poza Polską. Czyli z określonego strumienia pasażerów, towarów oraz idących za nimi pieniędzy i biznesu nie korzystamy my, tylko korzysta ktoś inny. Sami fundujemy sobie taką sytuację, wybierając nieoptymalną lokalizację dla danej inwestycji.

W tym przypadku, jeszcze raz podkreślę, obecna wielkość Modlina… Nie jest tak, że ja się tego Modlina czepiam, tylko to raczej państwo posłowie na każdym naszym spotkaniu na różne strony przywołują Modlin jako jakąś alternatywę dla CPK. Swoją drogą podziwiam sprawność władz tej spółki, że umie tak dobrze lobbować i docierać ze swoimi tezami, natomiast takie jej prawo, wręcz obowiązek, żeby dbać o swój interes.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Nigdy nie rozmawiałem z nikim z tej spółki. Proszę mi tego nie sugerować.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Tego nie sugeruję, bo to w przestrzeni publicznej… Przygotowując się do tego posiedzenia, pan poseł pewnie wykonał research, czytał pewne artykuły i materiały, które są dostępne na różnych portalach i tam te tezy są przekazywane.

Jeszcze raz powtórzmy, może powoli domykając temat Modlina, bo on chyba faktycznie jest rozłożony na wszystkie czynniki pierwsze. Jeden temat to funkcjonowanie Modlina. Jeżeli mówi pan o prywatnym inwestorze, głowy bym nie dał, czy w Egisie pośrednio nie ma udziału jakichś firm francuskich. To swoją drogą, ale na szybko tego nie sprawdzę. Jest to bardzo prawdopodobne, ale nawet jeżeli nie, jeżeli to jest w 100% prywatny kapitał, to ta oferta była bardzo specyficzna. Generalnie jeden z udziałowców, marszałek województwa, jak domniemam, w rozmowach z Egisem przedstawił pewną koncepcję, która polegała również na wyzbyciu się udziałów przez innego udziałowca, o czym on w ogóle nie wiedział i w tych rozmowach nie uczestniczył.

Nie wykluczam więc, że gdybym np. miał zaoferować komuś kupno samochodu pana posła, to dogadałbym się z nim na cenę, która odpowiadałaby mi i jemu, i on złożyłby taką ofertę. Tylko że gdyby pan poseł dowiedział się o tym po czasie, to by powiedział: Mnie ona nie odpowiada i ja za takie pieniądze kupować nie chcę. Skoro pan poseł powiedział za ile, to nabywca powiedziałby: Nie, na takich warunkach? Itd., itd. To jest jednak trochę niepoważny tryb postępowania, że z potencjalnym inwestorem ustala się pewne warunki, w których są określone zobowiązania innych udziałowców, którzy w ogóle w tych rozmowach nie uczestniczą i nawet nie mają okazji powiedzieć, czy to im odpowiada, czy nie odpowiada, tylko sprawa jest upubliczniana, a kiedy ktoś mówi: „Ale w zakresie, w którym dotyczy to moich udziałów, mi to nie odpowiada", to jest przedstawiony jako ktoś, kto torpeduje tę transakcję, w domniemaniu złośliwie, żeby zaszkodzić.

Tak wygląda historia z rzekomym niedoszłym prywatnym inwestorem. Tak jak mówię, przecież również PPL składał w tym procesie pewne określone propozycje i proponował różne rozwiązania, które z kolei nie odpowiadały np. stronie samorządowej. Czemu więc, jak strona samorządowa proponuje, a PPL się nie zgadza i mu nie odpowiada, mówi się, że torpeduje, że ktoś złośliwie szkodzi, a vice versa to już się złośliwie nie idzie? To jest jeden wątek.

Drugi wątek to przysłowiowy Modlin jako alternatywa dla CPK. Jeszcze raz podkreślę, że jeżeli mówilibyśmy o Modlinie jako elemencie duoportu lub całkowitym zastępstwie CPK, czyli po prostu nowym hubowym lotnisku, to nic z istniejącej tam infrastruktury nie nadaje się do wykorzystania w tym celu, bo jest to infrastruktura projektowa na 1, 2, 3 mln pasażerów, a nie 30 mln. Tam są problemy z pasem, tam wszystko trzeba byłoby zbudować od nowa, a skoro wszystko trzeba byłoby budować od nowa, to, znów, w optymalnym miejscu, tam, gdzie jest w miarę szybki, równomierny dojazd z całego kraju, a nie tam, gdzie nie jest. Tyle o Modlinie.

Jeżeli mówimy: loty przesiadkowe bezpośrednie, to o tym decyduje sytuacja biznesowa. Bardzo długo nie będzie jeszcze bezpośrednich lotów *point-to-point* z Polski w destynacji Gdańsk-Singapur i jednocześnie Kraków-Singapur, i jednocześnie Wrocław -Singapur, i Poznań-Singapur tak, żeby takie bezpośrednie loty z lotnisk regionalnych mogły startować bez przesiadania się. Albo więc wytworzymy sytuację, w której taki lot będziemy oferować z Polski, czyli CPK-Singapur, a do niego będzie można dojechać lub polecieć kolejami lub samolotem z terenu kraju, albo cały ten segment rynku będzie oferowało Monachium, Frankfurt i po prostu będzie on poza Polską, bo w Polsce nie będzie.

Gdyby miał być potencjał na takie loty, na destynacje takie jak Tokio, Singapur, Sydney, Nowy Jork itd. z portów regionalnych w Polsce, znaczyłoby to, że mamy rynek rzędu 200–250 mln pasażerów. Aż takim optymistą to ani ja, ani żaden znany mi ekspert nie jest, żeby sądzić, że w perspektywie pokolenia czy dwóch w przyszłości rynek ten aż tak się rozwinął. Uważamy, że on znacząco się rozwinie, i są na to ekspertyzy, ale nie aż tak, w związku z czym albo zaoferujemy ten segment w CPK, albo zaoferuje to dla naszych pasażerów ktoś inny, a my te pieniądze i ten biznes stracimy.

Co do rozbudowy lotniska na Okęciu, tak nie jest. Nawet zmiana kąta nachylenia pasa startowego o parę procent powoduje, że pewne idące na kilometry obszary oddziaływania dotyczące wysokości zabudowy, oddziaływań hałasowych zmieniają się właśnie o wiele kilometrów. Naprawdę więc proszę uwierzyć mi i nie tylko mi na słowo, że nie da się zbudować trzeciego pasa na Okęciu. Po prostu się nie da. Przy czym pan poseł mówi, że to nasza jako klasy politycznej wina, że takie są przepisy dotyczące ochrony środowiska, np. hałasu. Jeżeli mam tu być wcieloną klasą polityczną, choć się nie poczuwam, ale gdybym miał być, to nawet mógłbym przyznać, że dobrze, to wina klasy politycznej, ale tak po prostu jest, przepisy są i się nie zmienią. W tych realiach musimy więc funkcjonować i w tych realiach rozbudowa portu Chopina jest niemożliwa, a raczej oczywiście wszystko jest możliwe, ale rozbudowa jest absolutnie, absurdalnie wręcz nieefektywna kosztowo. Trzeba by wydać tyle, ile będzie kosztować CPK, albo jeszcze więcej, żeby uzyskać kilka milionów pasażerów przepustowości więcej, a potem znów i tak się odbić od twardej bariery.

Czy w CPK nikt nie chce zainwestować prywatnych pieniędzy? Panie pośle, nic bardziej mylnego. Gdybyśmy chcieli prowadzić ten projekt w inny sposób niż chcemy go prowadzić, czyli np. nie zachować kontroli właścicielskiej państwa polskiego nad strategiczną infrastrukturą, wystawić 100% akcji tego projektu, to naprawdę jest całkiem sporo chętnych, głównie z zagranicy. Zainteresowanie jest zbyt duże. Muszę trochę gasić zainteresowanie inwestorów, ponieważ to nie jest ten etap. Dojdziemy do tego etapu, kiedy będziemy poszukiwali inwestora, branżowego lub kapitałowego, najchętniej branżowego, który wniósłby określone *know-how*, a resztę kapitału zamierzamy zebrać z rynku w instrumentach dłużnych jak obligacje komercyjne.

Czy ja bym zainwestował? Z założenia bym nie zainwestował, dlatego że ja nie za bardzo mam co inwestować. Jestem pracownikiem sfery budżetowej z żoną nauczycielką i trójką dzieci, więc na bieżące potrzeby starcza, nie narzekam, ale jakichś szczególnych kapitałów do inwestycji nie posiadam. Gdybym natomiast posiadał, pewnie bym zain-

westował, oczywiście, że tak, chociażby po to, żeby pokazać, że utożsamiam się z tym projektem.

Stąd też pana zarzuty, że cały projekt jest po to, żeby zmarnować pieniądze czy nakraść, być może mylnie odebrałem jako ad personam, ponieważ to nie ja te decyzje podejmowałem. Przyszedłem do projektu w momencie, kiedy on był już na etapie pewnego zaawansowania. Nie byłem przy podjęciu decyzji o budowie CPK, ale się z nim zdecydowanie utożsamiam. Tak, to jest bardzo ważny projekt dla przyszłości naszego kraju, dla przyszłości gospodarki i nie tylko dla gospodarki naszego kraju i bardzo zależy mi, żeby ten projekt zrealizować, więc jak ktoś krytykuje, czasem odbieram to tak, jakby to było ad personam i odpowiadam w ten sam sposób, za co jeszcze raz przepraszam, jeżeli pana posła uraziłem.

Nie wiem, czemu pan poseł używa takiej kalki myślowej: lotnisko w polu kapusty. Nie wiem, co z tą kapustą.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Panie ministrze, nie wnikajmy.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Każda nowa inwestycja ma natomiast to do siebie, że gdzieś powstaje. Używanie przeciw inwestycji argumentu, że zanim ona powstała, to jej nie ma, mówi nam niewiele, bo każdą inwestycję można tak skrytykować. Można krytykować inne rzeczy, natomiast każda rzecz… Tam, gdzie jest Okęcie, też kiedyś było pole kapusty. Tam, gdzie był Modlin, pewnie były pewnie jakieś mokradła, szuwary czy trawa, jak przy każdym innym lotnisku i każdej innej drodze. Nie jest to więc żaden argument.

Ostatnia sprawa to Mikołów i przebiegi. Tak, ponieważ to nie jest ten etap. Rozmowy te trwają, jest etap studium strategicznego, po nim przyjdzie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe i na tym etapie przebieg będzie rozstrzygnięty, tzn. zostanie wybrany wariant inwestorski, który zatwierdzi lub ewentualnie zmodyfikuje decyzję o uwarunkowaniach środowiskowych, więc to nie jest tak, że „co z tego, że te rozmowy są, skoro jeszcze nie ma decyzji”. Nie może jej być na tym etapie.

Bardzo dobrze, że są rozmowy. Jestem przekonany, że ostatecznie da się wypracować jakieś rozwiązanie, które będzie najmniej nieakceptowane. Może znajdzie się nawet takie, które będzie akceptowalne, natomiast z drugiej strony, znów, jeżeli chcemy infrastrukturą liniową połączyć punkty A i B, to nie może być tak, że weto jakiejś jednostki powoduje, że robimy tam jakieś wielkie łuki, wydłużamy te przebiegi o nie wiadomo ile, bo to jest po prostu nieracjonalne. Jak mówię, tak się buduje drogi, linie kolejowe, linie energetyczne, że trzeba maksymalnie uwzględnić różne czynniki, pogodzić ze sobą, ale tak, żeby w końcu zbudować, a nie nie zbudować.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję panu ministrowi. Przechodzimy teraz do pytań strony społecznej. Jako pierwsza pytanie zada pani Barbara Czerniawska.

Przedstawicielka Inicjatywy Społecznej „Nie dla projektów CPK w całej Polsce” Barbara Czerniawska:

Dziękuję bardzo. Środowisko, które reprezentuję, jest przekonane, że infrastruktura powinna powstawać dla ludzi, że powinna być po prostu użyteczna. O tę użyteczność chciałabym zapytać. Wszyscy tu wiemy i słyszymy, że CPK to kosztowna infrastruktura. Z kosztami należy się też liczyć podczas jej użytkowania. Po jednej stronie mamy więc koszty finansowe, społeczne, ekologiczne, a po drugiej hipotetyczne zyski i ruch pasażerski. Jeśli chodzi o ruch pasażerski, bardzo prosiłabym o udostępnienie informacji na temat dobowego ruchu pasażerskiego na poszczególnych liniach komponentu kolejowego – przy czym mam gorącą prośbę o to, żeby było to osobno dla każdej z planowanych szprych – i analogicznie dobowego ruchu przewidywanego na obwodnicy Warszawy, która w trakcie planowania CPK urosła do standardu autostrady.

Pytanie o ruch dobowy jest istotne i jako spółka chyba mają już państwo takie dane, bo posługują się państwo informacją, że ruch na najważniejszej trasie Warszawa-CPK dobowo ma osiągnąć aż 65 tys. pasażerów. Należy więc spodziewać się, że analogiczne

wyliczenia są dla innych linii. Bardzo proszę o ich udostępnienie, bo wydaje się, że czekanie z tym, aż zostanie to wyliczone na etapie STEŚ, jest nietypowe przy innych tego typu realizacjach na świecie.

Dlaczego uważamy, że warto o to pytać? Uczy tego właśnie przykład Hiszpanii, która ma wspaniałą, efektowną infrastrukturę. Są dostępne źródła. Można sprawdzić, że pierwotnie linie kolei dużych prędkości miały być jeszcze dłuższe i miały liczyć aż 8500 km, a u nas zaledwie 1800 km. Jak to się przekłada na ruch? 95% pasażerów w Hiszpanii tłoczy się w kolejach aglomeracyjnego ruchu regionalnego. To jest 600 mln osób rocznie. Jaka jest inwestycja Hiszpanii? 3,5 mld euro. Tymczasem w koleje dużych prędkości zainwestowano 60 mld euro, a korzysta z niej mniej niż 5% pasażerów. Bardzo chciałabym, żeby Polak był mądry przed, a nie po szkodzie. Podsumowując, proszę o dobowe liczby dotyczące ruchu pasażerskiego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Nie wiem, czy pan minister, pan prezes jesteście przygotowani, aby dziś udzielić precyzyjnych informacji.

Przedstawicielka Inicjatywy Społecznej „Nie dla projektów CPK w całej Polsce" Barbara Czerniawska:

Nie szkodzi, poprosimy na piśmie. Myślę, że państwo posłowie też będą zainteresowani.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Jeżeli nie, to poprosimy o odpowiedzi na piśmie także na pozostałe pytania. Bardzo proszę, pan minister.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Tak, oczywiście z głowy tych wartości teraz nie podamy, ale na tym poziomie szczegółowości, na którym będzie można, zostaną przekazane na piśmie. Na poziomie makro chciałem tylko zwrócić uwagę na dwie okoliczności. Przy dosyć podobnej powierzchni i ludności Hiszpania faktycznie bywa czasem nazywana wręcz bliźniaczym dla Polski krajem pod względem pewnych parametrów UE. Jednak nasza sieć planowana jest dwukrotnie krótsza i o nieco niższych parametrach, tak jak mówiłem, przy kolei prawie dużych prędkości. To po pierwsze. Po drugie, musimy zwrócić uwagę na obecnie diametralnie gorszą od Polski sytuację gospodarczą Hiszpanii, która naprawdę ciężko przeżyła najpierw kryzys na rynkach finansowych, a teraz kryzys covidowy. Tam bezrobocie jest o wiele większe niż w Polsce. Ma to wpływ na modele biznesowe tych kolei.

Przedstawicielka Inicjatywy Społecznej „Nie dla projektów CPK w całej Polsce" Barbara Czerniawska:

Pełna zgoda, ale…

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

To są uwagi natury ogólnej, natomiast szczegółowe dane, które da się z tego modelu wyciągnąć, przekażemy.

Przedstawicielka Inicjatywy Społecznej „Nie dla projektów CPK w całej Polsce" Barbara Czerniawska:

Panie ministrze…

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Przepraszam, ale to ja prowadzę.

Przedstawicielka Inicjatywy Społecznej „Nie dla projektów CPK w całej Polsce" Barbara Czerniawska:

Przepraszam, tylko od vocem.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo proszę.

Przedstawicielka Inicjatywy Społecznej „Nie dla projektów CPK w całej Polsce" Barbara Czerniawska:

W Hiszpanii z tą wspaniałą infrastrukturą niestety nie widać wpływu miejsc pracy, które są obiecywane tu, w Polsce. Jakoś to gospodarce tak bardzo nie pomogło, a tu chodzi o naprawdę ważne inwestycje, które będą miały wpływ na życie gospodarcze w Polsce przez długie lata. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Tu niestety muszę polemizować z tak zdecydowanie postawioną tezą, bo tego nie wiemy. Być może gdyby nie ta sieć i nie te inwestycje sytuacja w Hiszpanii byłaby jeszcze gorsza niż obecnie. Aby kategorycznie rozstrzygnąć tego rodzaju wątpliwość, trzeba by przeprowadzić eksperyment na drugiej Hiszpanii bez programu inwestycyjnego.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Tak, myślę, że w tej chwili nie jesteśmy gotowi, aby oceniać wpływ kolei na rozwój gospodarczy Hiszpanii. To temat na inną dyskusję. Mówimy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym. Głos ma pan Robert Pindor. Bardzo proszę.

Przewodniczący Rady Społecznej ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego Robert Pindor:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo dziękuję za możliwość zabrania głosu. Jestem przewodniczącym Rady Społecznej ds. CPK. Spieszę wyjaśnić, że jest to gremium, w którego skład wchodzą przedstawiciele trzech gmin, które są najbardziej zaangażowane w projekt CPK, a mówiąc może inaczej: na terenie których CPK jest planowane. Mam tu na myśli gminy Baranów, Teresin i Wiskitki. Rada społeczna została powołana po to, żeby reprezentując społeczeństwo, rozmawiać ze spółką CPK czy z innymi podmiotami przede wszystkim w sprawach społecznych.

Zostałem niejako wywołany do tablicy przez pana prezesa Mikołaja Wilda. Cieszę się, że pana widzę i pozdrawiam. W dniu 5 maja, w czasie pierwszej części posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury, kiedy to pan prezes zapytany o stan przygotowań do zbiorowej relokacji był uprzejmy odpowiedzieć, że prace są w fazie koncepcyjnej i że można tu wrzucić „kamyczek do ogródka rady społecznej, która odmówiła jakiegokolwiek udziału w badaniu potrzeb mieszkańców". Nie wiem, kto naopowiadał panu prezesowi takich rzeczy. Spieszę wyjaśnić, że jednak się pan myli, ponieważ rada społeczna w zasadzie od początku swojego istnienia, a funkcjonuje już dwa lata, odbyła ze spółką CPK w sumie osiem dużych spotkań. Pan był na dwóch z tych spotkań, ja byłem na wszystkich i chcę panu powiedzieć, że na co najmniej czterech z nich omawialiśmy kwestię relokacji i potrzeb mieszkańców w tym zakresie. W zasadzie od pierwszego spotkania, kiedy przedstawialiście się państwo jako spółka przede wszystkim budowlana, mówiliśmy o tym, że spółka budowlana powinna zacząć od budowy domów dla osób, którym te domy w przyszłości być może będą zabierane na potrzeby CPK.

Żeby nie być gołosłownym: 28 sierpnia 2019 r. Mam przed sobą porządek posiedzenia rady społecznej: „Spotkanie ze spółką Centralny Port Komunikacyjny", pkt 6, „Procedury dotyczące wywłaszczenia i – uwaga – zamiany nieruchomości". 18 czerwca 2020 r. to spotkanie, na którym pan prezes również był, na którym prezentowaliśmy stanowisko podsumowujące prace rady społecznej po pierwszym roku pracy, gdzie przedstawiałem całą listę istotnych społecznie spraw, które w tamtym czasie nie były załatwione, a były istotne i czekały, żeby się nimi zająć. Wiecie państwo, jaka sprawa była na pierwszym miejscu 40-punktowej listy? Zacytuję: „koncepcja budowy tzw. wioski zastępczej dla osób, które zostaną wywłaszczone lub sprzedadzą nieruchomości w związku z planowaną budową CPK". Zapowiedź budowy takiej wioski miała miejsce na spotkaniu z mieszkańcami w grudniu 2017 r. Temat był wielokrotnie poruszany na zebraniach Rady Społecznej ds. CPK. Rezultat? Brak realizacji. Przez ponad, wtedy, dwa i pół roku od zapowiedzi nie powstała wioska, nie ma jej planów, nie jest znana jej lokalizacja, nie jest znany termin jej budowy. Tak mówiliśmy w czerwcu 2020 r.

15 lipca 2020 r. Tu jest gorąca prośba do pana prezesa o uwagę. O godz. 18.00 rozpoczęło się spotkanie rady społecznej ze spółką. Ze spółki CPK przyjechało osiem osób. Całe to spotkanie było poświęcone jednemu tematowi: „Badanie potrzeb i preferencji

nieruchomościowych". W wyniku tego spotkania wspólnie przygotowaliśmy, czy może państwo przygotowali, a my zaopiniowaliśmy, ankietę, z którą w sierpniu 2020 r. mieliście państwo iść w teren. Nikt nie odmówił udziału w badaniu potrzeb mieszkańców, a żeby być precyzyjnym: jeden członek rady odmówił, natomiast pozostali członkowie rad współpracowali z państwem w tym zakresie.

Mam w związku z tym pytanie. Gdzie jest dzisiaj ta ankieta? Gdzie są wyniki tej ankiety? To pytanie retoryczne, ponieważ ona nie została przeprowadzona. Dlaczego nie została przeprowadzona w sierpniu 2020 r.? Nie byliśmy proszeni o to, żeby mieszkańców ankietować. To państwa pracownicy zadeklarowali, że taką ankietę przeprowadzą. Od nas oczekiwano jedynie konsultacji co do jej treści. Oczywiście rada społeczna nie jest od tego, żeby konsultować wszelkie kwestie. Nie chcieliśmy konsultować możliwych lokalizacji na terenie gmin, gdzie mogłyby być budowane wioski zastępcze, dlatego że to jest rola samorządów. W ostatecznym rozrachunku poszliście z tym państwo do wójtów. Bardzo słusznie.

Mam pytanie. Dlaczego w tym roku ponownie planujecie państwo badanie potrzeb mieszkańców, skoro mówiliśmy o tym wszystkim już rok temu? Została przygotowana ankieta. Mam pytanie o to, do czyjego ogródka należałoby wrzucić kamyczek, jeśli mówimy o braku zaawansowania w przygotowaniu nieruchomości zastępczych i wioski zastępczej.

Listę historycznych wydarzeń, jeśli chodzi o konsultacje rady społecznej ze spółką w kwestiach relokacji i zagwarantowania nieruchomości zastępczych, chciałbym zadedykować również panu ministrowi Horale. On co prawda nie był uprzejmy wrzucać żadnych kamyczków do ogródka rady społecznej, za co mu dziękuję, natomiast w wywiadach medialnych – pytany o to, co z mieszkańcami, co z ludźmi, którzy tam mieszkają, co ze zbiorową relokacją – był uprzejmy powiedzieć: Nie budujemy tej wioski, czy nie pobudowaliśmy, bo gdyby 100 albo 200 mieszkańców zgłosiło się i powiedziało, że w przyszłości chce mieszkać razem, to może byśmy zbudowali.

Panie ministrze, jest pan wybitnym mówcą, tak tutaj uważamy, w wielu rzeczach się nie zgadzamy, natomiast osoba pełniąca tak odpowiedzialną funkcją społeczną i obdarzona, co by nie powiedzieć, dużym refleksem oratorskim, nie powinna sobie pozwalać na tego typu nieostrożności w wypowiedziach, bo proszę sobie wyobrazić, że rzeczywiście 200 osób, do których pan się odwoływał, wynajmie pięć autokarów i pojedzie po to, żeby pana przekonać, że oni jednak chcą mieszkać razem i potrzebują pomocy w zbiorowej relokacji. To chyba nie są to wymarzone okoliczności do rozmowy i chyba nie tego by pan pragnął. Po pierwsze, informuję pana, że to rada społeczna jest od tego, żeby do tego typu wyjazdów nie dochodziło. Gdyby dochodziło, to byłaby to nasza wspólna porażka.

Drodzy państwo, dlaczego kwestia nieruchomości zastępczych, wioski zastępczej, gruntów rolnych dla rolników jest aż tak bardzo istotna? W naszej percepcji i w całej piramidzie potrzeb i spraw, którymi należy się teraz zajmować, to jest sprawa najważniejsza. Otóż jest tak z dwóch powodów. Po pierwsze, z powodów moralnych. Czy może być coś ważniejszego niż zagwarantowanie domu obywatelom Polski, mieszkańcom, którym te domy być może będzie się chciało zabrać? Czy jest coś ważniejszego niż zagwarantowanie gruntów rolnych, czyli warsztatu pracy, dla rolników, którzy w tej chwili gospodarują na tym terenie i którym te grunty rolne być może państwo będzie chciało zabrać? Czy jest coś ważniejszego od pomocy logistycznej i wszelkiej pomocy osobom starszym, którym zabierzecie być może jedyny dobytek, jakim jest ich mieszkanie i dom? Nie ma ważniejszych rzeczy. To po pierwsze.

Po drugie, drodzy państwo, również dla inwestora element nieruchomości zastępczej powinien być najważniejszy, dlatego że on determinuje możliwość rozpoczęcia inwestycji, nie tylko możliwość terminowego rozpoczęcia inwestycji, ale możliwość rozpoczęcia inwestycji w ogóle. Być może w podsumowaniu tego, co powiedziałem, jest czas, by powiedzieć głośno coś, o czym być może większość z nas już wie, ale jakoś nikt głośno tego nie mówi, a być może warto powiedzieć głośno to, że naszym zdaniem budowa CPK nie rozpocznie się w 2023 r. Pomijamy tu jakiekolwiek powody finansowe, makroekonomiczne, rynkowe, pytanie o sens. Tym zajmują się państwo parlamentarzyści, natomiast my zostaliśmy powołani do zajmowania się sprawami społecznymi. Przytaczamy jeden

społeczny, najważniejszy argument. Budowa CPK nie rozpocznie się w 2023 r., ponieważ nie ma szans na zwolnienie nieruchomości, których państwo potrzebujecie, żeby rozpocząć budowę, a nieruchomości te nie zostaną zwolnione, ponieważ stan przygotowań państwa do zagwarantowania nieruchomości zastępczej jest taki, a nie inny. To jest właśnie ta przyczyna.

Żeby było jasne, do spółki CPK czy do pana ministra nie kierujemy żadnego wyrzutu ani zarzutu związanego z tym, że przez cztery lata nie przygotowano nieruchomości zastępczych. Być może są to sprawy trudne i czasochłonne. Być może żarna administracji państwowej mielą wolno, nie tylko za tego rządu, ale w ogóle, i być może sprawy te rzeczywiście wymagają przekształceń własnościowych, być może nieruchomości wymagają odrolnienia. To są sprawy, które muszą być rozłożone na wiele lat, ale skoro tak jest i skoro państwo już to wiecie, to apelujemy do was i prosimy o zaktualizowanie harmonogramu inwestycji, ponieważ jeśli dziś, co pan prezes potwierdza, kwestie relokacji, nieruchomości zastępczych są w fazie rozwoju embrionalnego czy koncepcyjnego, jeżeli jest szukanie koncepcji, znaczy to, że nieruchomości te nie będą gotowe za dwa lata. W najlepszym razie będą one gotowe za pięć lat, jeśli policzymy czas konieczny na scalanie nieruchomości, na odrolnienie, na uzbrojenie, na projekt, a jeszcze nie zaczęliśmy budować.

Drodzy państwo, w miejscowości Nieboczowy też wybudowano wioskę zastępczą na potrzeby przeniesienia mieszkańców w związku z budową zbiornika retencyjnego Racibórz Dolny. Wiecie państwo, ile trwała budowa wioski zastępczej? 15 lat. Hurraoptymistyczne zakładam więc, że w tym przypadku może to być pięć lat. Możecie więc państwo sobie policzyć, za ile lat może będzie możliwe rozpoczęcie budowy CPK.

Korzystając z okazji, jako przedstawiciel Rady Społecznej ds. CPK chciałbym jeszcze raz bardzo głośno i bardzo wyraźnie powiedzieć, że gdybyście państwo planowali wywłaszczenie, przeniesienie 20 albo 40 osób, być może wtedy można byłoby myśleć: „Zapłacimy im i może jakoś sobie poradzą, jeden lepiej, drugi gorzej", ale gdyby chcieli państwo wysiedlać 100 osób, potrzebna już byłaby pomoc dla tych, którzy poradzą sobie gorzej albo sobie nie poradzą.

Nie jesteście państwo w stanie odpowiedzieć na pytanie, ile osób chcecie przenosić, bo czytałem też odpowiedzi pisemne z pierwszego posiedzenia, ale mówi się, że na obszarze przeznaczonym do dobrowolnych wykupów jest 3200 osób. Z części tego obszaru państwo zrezygnujecie, więc tych osób pewnie będzie mniej, lecz dojdą osoby, które co prawda mieszkają poza obszarem przeznaczonym do wykupów czy wysiedleń, ale jeszcze nie wiedzą, że w miejscu, gdzie mieszkają, być może nie będzie można komfortowo mieszkać. Również o nich już teraz trzeba pomyśleć. W przyszłości takie osoby, zaskoczone ze swojej winy albo nie ze swojej winy tym, że CPK powstaje, też będą potrzebowały pomocy i będą potrzebowały nieruchomości zastępczych albo przynajmniej uzbrojonych działek w odpowiednim miejscu. Jeśli więc rzeczywiście planujecie państwo wysiedlenie dużej liczby osób idącej w tysiące, to zbiorowa relokacja i daleko posunięta pomoc państwa, inwestora w tym zakresie jest absolutnie niezbędna.

Panie przewodniczący, chyba jesteśmy w trybie pytań, więc chciałem zakończyć pytaniem o to, kiedy harmonogram będzie zaktualizowany. Planowanie rozpoczęcia budowy za dwa lata? W to mogą uwierzyć osoby, które tym tematem się nie zajmują, być może, z całym szacunkiem, mieszkańcy Świnoujścia, Wałbrzycha czy Białej Podlaskiej, ale osoby zaangażowane w temat CPK niestety w to nie wierzą. Uważam, że tego typu planowanie trochę odbiera temu projektowi powagę, a nikt z nas nie chce zajmować się sprawami niepoważnymi. Dziękuję, pozdrawiam.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Pytania oczywiście nie są przeszkodą do budowania szerszych wypowiedzi, tak jak ta, którą przed chwilą pan zgłosił. Panie ministrze, byłbym szczęśliwy, mając takich partnerów społecznych przy realizacji ważnego projektu inwestycyjnego. Oddaję panu głos.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Gros pytań było kierowanych chyba bardziej do pana prezesa CPK, ale na wstępie chciałem najpierw tylko powiedzieć, że przepraszam, jeżeli moja wypowiedź była kontrfak-

tyczna, ale do mnie do tej pory, do czasu wypowiedzi pana przewodniczącego nie dotarł żaden list. Nie miałem również informacji, żeby w zgłoszeniach do Programu Dobrowolnych Nabyć była bardzo duża grupa osób sygnalizujących taką wolę. Jeżeli więc mówi pan, że tak jest, przyjmuję to za dobrą monetę.

Jak byłem na posiedzeniu rady społecznej, to główny wątek też był skierowany raczej w kierunku wyceny za metr, a miałem takie wrażenie, że gdybym mógł powiedzieć: „Dobra, to 200 zł za metr", właściwie moglibyśmy się rozejść, uznać, że nie ma problemu i że wszyscy są zadowoleni. Tak jak mówię, gros głosów, które dochodziły do tej pory, to były raczej głosy w kierunku wyceny. Domniemam, że jak kogoś głównie interesuje cena za metr, to jest zainteresowany sprzedażą, a nie zamianą czy jakąś zorganizowaną alokacją, ale, tak jak mówię, przyjmuję do wiadomości stanowisko pana przewodniczącego, że jest tak duża grupa zainteresowana wspólną alokacją, i przekazuję szczegółowy głos panu prezesowi.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu CPK Mikołaj Wild:

Na początku chciałbym potwierdzić, że jeśli chodzi o radę społeczną i przynajmniej większość jej członków, mamy do czynienia z merytorycznymi rozmowami, które dotyczą tego, jak załatwiać sprawy, a nie jak wygłaszać manifesty, które nie prowadzą do rozwiązania spraw ani istotnych z punktu widzenia inwestora, ani istotnych z punktu widzenia mieszkańców.

Przechodząc do tego kamyczka, który stał się asumptem do wypowiedzi pana przewodniczącego, powiem, że miałem na myśli – rzeczywiście, prawidłowo pan identyfikuje – to posiedzenie, podczas którego byliśmy obaj i podczas którego dostaliśmy czarną polewkę, jeśli chodzi o współpracę przy upowszechnieniu ankiety i zachęceniu do wzięcia udziału w ankiecie przez radę społeczną. Doceniam wkład wniesiony w prace nad samą ankietą. Ten wkład oczywiście nie zostanie zaprzepaszczony.

Harmonogram do 2023 r. jest harmonogramem, którego się trzymamy. Zdajemy sobie z tego sprawę i nie ukrywam, że informację o tym, że relokacja jest dla państwa istotnym walorem, czymś, co jest wartością dla mieszkańców, też przyjmuję za dobrą monetę, a nie za sposób stworzenia wrażenia, że nie chcemy wychodzić naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców. Jeżeli chodzi o harmonogram konkretnego dochodzenia do relokacji, to tutaj proponowałbym, abyśmy gwoli zachowania precyzji, o której wiemy, że w relacjach ze stroną społeczną jest najważniejsza, udzielilibyśmy odpowiedzi na piśmie. Wtedy przekazalibyśmy również, w jaki sposób zamierzamy przeprowadzić te działania, o których zaniechanie jesteśmy posądzeni.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Ten tryb jest do przyjęcia. Kolejnym mówcą będzie pani Jolanta Koczorowska. Bardzo proszę.

Radna powiatu otwockiego, przedstawicielka Stowarzyszenia „Nie Tędy Droga" Jolanta Koczorowska:

Dziękuję bardzo. Chciałabym zapytać o dwie rzeczy. Po pierwsze, ponieważ brałam udział w spotkaniu 5 maja i zadałam tam kilka pytań, chciałabym zapytać, czy pytania ze strony społecznej znajdują się później gdzieś, gdzie można zapoznać się z odpowiedziami, czy też należałoby je jeszcze… Mówiłam, nie miałam formy pisemnej, w związku z tym myślałam, że one są jakoś zaprotokołowane, pan minister się z nimi zapoznał i jako stowarzyszenie będziemy mogli otrzymać jakieś wyjaśnienia czy odpowiedzi. To byłoby moje pierwsze istotne pytanie, dlatego że poruszyłam tam kilka ważnych kwestii i nie mam żadnego stanowiska w tej sprawie.

Po drugie, chciałabym jeszcze raz zadać pytanie. Jak państwo wiedzą, przypomnę tylko, że reprezentuję Stowarzyszenie „Nie Tędy Droga", które działa na obszarze powiatu otwockiego. Kwestionowaliśmy pomysł przeprowadzenia przez teren powiatu otwockiego korytarza, który dotyczy tego, co nazywa się A50, czyli autostrady, która mniej więcej od strony Góry Kalwarii miałaby zmierzać w kierunku Warszawy. Od początku

stawialiśmy tezę, że jest to nieracjonalne z punktu widzenia założeń, według jakich powinno się budować obwodnice, dlatego że obwodnica aglomeracji powinna przebiegać przynajmniej w takim śladzie, jakim w tej chwili biegnie droga DK50, ponieważ tak naprawdę to jest granica aglomeracji. O tym mówiliśmy i takiej informacji oczekujemy.

Czy są rozważane, brane pod uwagę jakieś zmiany? Samorządy z terenu powiatu otwockiego i mińskiego, czyli również gmina Dębe Wielkie brała udział w spotkaniu z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, która w styczniu tego roku powiedziała, że wybrała tzw. wariant czerwony, czyli ten, który wydaje się tak nieracjonalny, że chcielibyśmy poznać prawdziwe argumenty, które legły u podstaw tej decyzji.

Moje konkretne pytanie jest takie. Od pewnego czasu staramy się dowiedzieć, czy już wiadomo, kiedy opracowywane zostanie studium techniczno-ekonomiczne. Słyszymy, że odbywają się już przetargi, ale nie wiem, czy na ten odcinek. Czy studium będzie obejmowało kilka różnych wariantów, czy tylko takie warianty, które nazywamy czerwonym, niebieskim? Czy są możliwe jeszcze inne? To jest pierwsza sprawa.

Druga sprawa jest taka. Dlaczego GDDKiA nie chce nam jako stronie społecznej udostępnić tzw. studium korytarzowego, twierdząc, że jest to dokument wewnętrzny? Czy instytucja publiczna, która działa wyłącznie za środki publiczne, może powiedzieć, że dokument, który legł u podstaw wskazania istotnego dla ludzi wariantu, może być dokumentem wewnętrznym? Dlaczego tak się dzieje? Prosiliśmy o to już kilkakrotnie i dyrekcja nam odmawia. To oczywiście budzi niepokój mieszkańców, dlatego że jeżeli coś, co wydaje nam się oczywiste, że powinno być transparentne, bo są na to wydane środki publiczne, jest ukrywane przed mieszkańcami, to wiadomo, że mieszkańcy domyślają się wielu rzeczy, które mogły się tam znaleźć, a są nieprawdziwe albo niedobre, albo nieprecyzyjne. Może biorą pod uwagę rzeczy, które nie powinny być wzięte. To jest sprawa, która też jest ważna.

Ponadto chciałabym zadać pytanie, które prawdopodobnie będzie chyba nie do pana prezesa portu, a do pana ministra. Chciałabym zadać pytanie o to, jak w STEŚ są wyceniane wartościowo i jaka jest brana pod uwagę wartość lasów, np. Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. Czy jest tak, że jak tam są lasy państwowe, to one są określane jako niska wartość, dlatego że lasy to wytną same, jeszcze pozyskają drewno i w ten sposób mazowiecki park zostanie zniszczony?

Przypomnę, że już na poprzednim posiedzeniu Komisji mówiłam o tym, że przy budowie południowej obwodnicy Warszawy na terenie gminy Wiązowna i dzielnicy Wawer park ten został całkowicie zniszczony. Kiedy były uzgodnienia w tej sprawie, byłam burmistrzem Wawra i pamiętam, że generalna dyrekcja i osoby odpowiedzialne za tę inwestycję mówili, że będzie to budowane na estakadach i że będzie to wszystko uratowane – tak przed chwilą też pan minister mówił o ekranach – tymczasem park został po prostu wycięty, zrównany z ziemią i wszystkie korytarze ekologiczne zostały w ten sposób zniszczone. Tutaj mamy do czynienia z propozycją przeprowadzenia parku nieomal przez ośrodek edukacyjny „Baza Torfy", co wydaje nam się tak nieprawdopodobnym pomysłem, że chcielibyśmy wiedzieć, czy wartość tego pomysłu jest w ogóle brana pod uwagę.

Powiem tylko jeszcze o jednej rzeczy. Muszę to powiedzieć. Panie ministrze, niestety w kwestii ekranów jesteśmy oszukiwani. Bardzo prosiłabym, żeby pan minister wziął to pod uwagę, dlatego że ekrany przy drodze nr 17 i przy południowej obwodnicy Warszawy zostały okrojone w stosunku do decyzji środowiskowej o ok. 50%. Naprawdę nie da się żyć przy tych drogach i jeżeli generalna dyrekcja nadal będzie prowadziła taką technikę, to po prostu nie będziemy już mogli żyć na terenie naszej gminy, bo ona będzie całkowicie zniszczona, tym bardziej że w naszych terenach spotykamy się ze słusznym z naszego punktu widzenia działaniem, że jeżeli np. uchwalany jest plan zagospodarowania, to odpowiednie służby, Lasy Państwowe nie zgadzają się na odlesianie terenu. Uważamy, że z punktu widzenia przyszłości gminy była to słuszna decyzja, tymczasem teraz okazuje się, że to wszystko, co chroniliśmy, po prostu pójdzie pod topór. Chcielibyśmy więc tego uniknąć i bardzo prosimy o to, żeby pan minister zorganizował jakieś spotkanie, żeby porozmawiać z nami na ten temat, bo wydaje nam się, że to jest rzecz niesamowita.

Jeśli chodzi o konsultacje, to jeszcze w pierwszych konsultacjach mieszkańcy przekazali z własnych środków do CPK bardzo dobrze sfinansowane i opracowane opracowanie. Nie wiemy nic o tym, jakie są losy konsultacji, w których braliśmy udział. 160 tys. wniosków, które poszły, to są oczywiście też wnioski z gminy Wiązowna, z gminy Dębe Wielkie i z gminy Karczew. Nie są nam znane losy tych konsultacji, więc chcielibyśmy to wiedzieć.

Podsumowując: po pierwsze, chciałabym wiedzieć, czy jest szansa na to, żeby pan minister wywarł jakąś presję na to, żeby generalna dyrekcja udostępniła nam studium korytarzowe; po drugie… to już jest przewidziany termin STEŚ i czy będzie robiony dla kilku korytarzy; po czwarte, jaką wartość przyjmuje się, jeśli chodzi o lasy w STEŚ, bo to jest studium techniczno-środowiskowe, czyli wartość środowiska prawdopodobnie jest tam jakoś wyceniana, więc chcielibyśmy wiedzieć, czy np. Mazowiecki Park Krajobrazowy ma braną pod uwagę wysoką wartość środowiska. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Pan minister?

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Dziękuję. W dwóch słowach, ponieważ w przypadku inwestycji drogowych uwzględnianych w programie inwestycyjnym CPK mamy do czynienia z sytuacją diametralnie inną niż w przypadku lotniska, węzła komunikacyjnego i inwestycji kolejowych. Otóż te ostatnie są realizowane przez spółkę celową Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. Elementy, które dotyczą modernizacji, a w niewielkiej i drobnej liczbie również budów, ale przede wszystkim modernizacji istniejących linii kolejowych, to PKP PLK, a w przypadku inwestycji drogowych, właśnie budowy obwodnicy Warszawy, to GDDKiA. Zachowujemy pewną wymianę informacji i świadomość sytuacyjną, np. przekazujemy GDDKiA uwagi, które wpływają na adres CPK do tych inwestycji, natomiast gospodarzem tego procesu, przygotowania, studium korytarzowego, a później dalszych etapów inwestycyjnych jest GDDKiA. Wiem, że na łączach jest z nami pan dyrektor Żuchowski, szef GDDKiA, więc myślę, że przekazałbym głos i poprosiłbym pana dyrektora o odpowiedź na pytania, które tutaj padły.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękujemy panu ministrowi. Bardzo proszę. Czy pan dyrektor może? Bardzo proszę.

P.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Tomasz Żuchowski:

Dzień dobry. Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, patrzę tutaj na pana ministra Grabarczyka i pana ministra Horałę, szanowni państwo parlamentarzyści i zaproszeni goście zgromadzeni na tym posiedzeniu, w pani wypowiedzi w temacie drogowym, którą miałem przyjemność wysłuchać, jest tak, jak wskazaliśmy. Myślę, że kwestia budowania ringu wokół Warszawy bez względu na to, czy w kontekście CPK, czy w oderwaniu od CPK, jest potrzebna. To zawiera już koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju, dokument planistyczny najwyższej rangi opracowany do 2030 r. Myślę, że z perspektywy potrzeb komunikacyjnych całego Mazowsza i aglomeracji warszawskiej nie trzeba dużo mówić o tym, jak zatłoczona jest to aglomeracja i jak taki ring jest potrzebny. Z perspektywy stolic europejskich Madryt, Rzym, Paryż, Londyn czy Berlin mają takie ringi wokół swoich aglomeracji. Bardzo dobrze to rozpoznaliśmy.

Cieszę się, że po pierwsze, o tym rozmawiamy; po drugie, że poznajemy przy okazji proces inwestycyjny; po trzecie, że chcemy z wszystkimi bardzo szeroko się komunikować i szukać rozwiązań alternatywnych. Prosimy natomiast o minimum zaufania z perspektywy tego, co działo się do tej pory. Własnymi zasobami, bez ponoszenia w formie przetargowej środków na przygotowanie studium korytarzowego, przygotowaliśmy taki dokument planistyczny. Finalnie dokument ten powstał w lipcu 2019 r., stworzony przez planistów GDDKiA, którzy na potrzeby pierwszej i drugiej perspektywy finansowej jeszcze przed środkami PHARE, czyli przed 2004 r., przygotowują takie analizy dla możliwości współfinansowania dróg przez Komisję Europejską. Zespół ten sprawdza się, bo wszystkie przypadki przechodzą potem pozytywną rekomendację dotyczącą rozliczeń projektów unijnych, jeżeli chodzi o drożność i przepustowość danej drogi i lokalizacji.

Tak jak powiedziałem, takie studium powstało i zostało sfinalizowane dokładnie 5 lipca 2019 r. Studium to było komunikowane w różnych formatach. Takowe powstało z wariantami, które są w nim pierwotnie ujęte. Następnie z uwagi na upływ czasu i bardzo delikatną materię, jaką jest powstanie dużej obwodnicy wokół Warszawy… Wszyscy wiemy, że ono jest pochodną wielu czynników. Tymi, które przyświecają z naszej strony, są po pierwsze czynniki społeczno-środowiskowo-techniczno-ekonomiczne. Każde z nich ma tutaj swoją wagę. Zdawaliśmy sobie sprawę z tego, że mimo tego, iż do tej pory nie było praktyką komunikowanie w każdym kierunku tak wczesnego dokumentu planistycznego, podjęliśmy taką decyzję: przedstawmy dokument na bardzo koncepcyjnym wskazaniu szerokiemu gremium beneficjentów.

W związku powyższym po całej formalnej wymianie pism do wszystkich samorządów, wójtów, burmistrzów, prezydentów miast, włodarzy, starostów, również do wiadomości władz, wojewody i marszałka w dniach 24–25 stycznia odbyliśmy spotkania z zainteresowanymi mieszkańcami, dzieląc je na trzy odcinki, również z uwagi na zaadresowanie tego dokumentu do odpowiednim podmiotów, żeby wszyscy mogli w tym uczestniczyć. Pierwszy dzień dotyczył S10, bo to jest powiązane z nowym przebiegiem S10, między połączeniem autostrady A1 i włączeniem do obecnej autostrady A2 w okolicach Grodziska Mazowieckiego. Drugi dotyczył północnej części, tutaj planowano obwodnicę aglomeracji warszawskiej, a trzeci dotyczył południowej.

W spotkaniach tych wzięło udział sporo zainteresowanych podmiotów, za co jeszcze raz serdecznie dziękuję. Przedstawiliśmy tam, jak to studium wygląda. Udostępniliśmy też wszystkim streszczenie studium korytarzowego, do którego pani się odwoływała, pytając, czemu nie chcemy przekazać 500-stronicowej dokumentacji. Na to pytanie zaraz odpowiem. Sentencję z tego studium udostępniliśmy i rozesłaliśmy wszystkim zainteresowanym stronom. Jest też załączona w internecie na stronie internetowej. Idąc dalej, wysłuchaliśmy wszystkich głosów. Korespondencję też przyjmujemy. Bezpośrednio odpowiadam każdemu, kto w tej sprawie do mnie napisał.

Odniosę się do kilku aspektów. Czemu nie do DK50? Do DK50 nie możemy z prostej przyczyny. DK50, podobnie jak wiele dróg w naszym kraju, weźmy pod uwagę chociażby DK10 czy DK62, jest tak bardzo zabudowana w pasie drogowym, jeżeli chodzi o miejscowości, że jeżeli chcielibyśmy przejść drogą szybkiego ruchu czy autostradą, musielibyśmy burzyć wszystkie miejscowości jak leci. Mając na uwadze przepisy techniczno-budowlane, możliwość lokalizowania węzłów, kwestię dotyczącą zajętości szerokości pasów ruchu, rozbudowa DK50 nie wchodzi w rachubę z natury stricte społecznej. Dlatego też nie możemy poprowadzić po starodrożu DK50. Widzę, że kiwa pani głową, natomiast takiej formy nie ma, bo inaczej, tak jak wskazałem, musielibyśmy burzyć wszystkie domy jak leci z uwagi na to, że starodroże nie jest przystosowane do prowadzenia tego rodzaju.

Idąc dalej, mamy przygotowane pierwotne studium korytarzowe, tak jak wskazałem, z wariantami porysowanymi kolorami – do kolorów proszę się nie przywiązywać – na bazie których chcielibyśmy przeprowadzić prace koncepcyjne, czyli odnoszące się do możliwości poprowadzenia drogi przez dane miejscowości i przez dane obszary odpowiedniego rodzaju. Wskażę tylko na jeszcze jedną rzecz. Przygotowując studium korytarzowe – wskażę jeszcze raz, że jest to w przybliżeniu pas o szerokości ok. 5 km – nieodnoszące się do konkretnych działań ich właścicieli, którym technicznie, środowiskowo i społecznie dana droga może pasować… Na bazie tych rozwiązań istotnym czynnikiem, który jest i który musi być brany pod uwagę, jest kwestia dotycząca potencjalnego ruchu na tej drodze, tego, który wychodzi nam dzisiaj z GPR-u na siatce dróg towarzyszących w okolicach aglomeracji warszawskiej, jak i potencjalnie tego, który będzie tą drogą następnie wypełniony.

Tu patrzymy na rok 2030, 2040, zakładając prognozy, na bazie których generalna dyrekcja jako instytucja szacuje wszelkiego rodzaju prognozy ruchowe, jakie odbywają się na naszych drogach. Czasami można nawet powiedzieć, że GDDKiA nie doszacowała, w przypadku chociażby autostrady A2, gdzie czekamy na trzeci pas. Wierzę w to, że jeszcze jesienią tego roku taki przetarg zostanie ogłoszony.

Idąc dalej, po tych spotkaniach czekamy. W tym momencie, mając przygotowane studium korytarzowe, na początku chcielibyśmy, i o to wystąpiliśmy do ministra infrastruk-

tury, uzgodnić program inwestycji na odcinki najbardziej w tym momencie wymagające pilnej budowy, czyli na te odcinki, które najszybciej wypełnią się ruchem. Są to przede wszystkim odcinki zachodnio-południowe. Nie dotykamy Mazowieckiego Parku Krajobrazowego, nie dotykamy też części dotyczącej Serocka, Wiązowny i części północnej.

Dlaczego? Dlatego że nawet jeśli autostrada powstanie, a mówimy tutaj o ringu o długości 4 km, to, jak wiemy, jest to pewnego rodzaju czas. Budując jakąkolwiek drogę, musimy zaczynać od tych odcinków, które są i będą w najbliższej przyszłości najbardziej potrzebne. Dlatego też jeżeli będziemy mieli zapewnione finansowanie, na co liczę, to chcielibyśmy ogłosić postępowania przetargowe na STEŚ, w którym de facto dopiero wstępnie będziemy mogli powiedzieć, co jest zagrożeniem, a co nie jest, na co się zgadzamy, a na co się nie zgadzamy, w którym miejscu ta droga może powstać.

Jeżeli natomiast w jakimkolwiek miejscu będzie opór społeczny lub stwierdzimy, że są inne alternatywne rozwiązania, które spełnią wszystkie te przesłanki, to jak najbardziej będziemy tych rozwiązań szukali. Dopiero w drugiej fazie będzie kończony ring, mówię o etapie planistycznym, jeżeli chodzi o część wschodnio-północną.

Na ten moment tak ten plan więc wygląda. Odpisałem wszystkim państwu, którzy do mnie pisali różnego rodzaju postulaty. Odpisałem też – mam to akurat przed sobą, otwarłem w komputerze – panu Januszowi Budnemu, wójtowi gminy Wiązowna. To jest pismo o długości 12 stron. Na końcu napisałem tam konkluzję o tym, dlaczego nie możemy poprowadzić po DK50, w którym miejscu jesteśmy i jak zakładamy współpracę. Zapewniłem też jedną rzecz: że w obszarach najbardziej newralgicznych, tam, gdzie obserwujemy dzisiaj wzmożoną aktywność społeczną, czyli, mówiąc wprost, w obszarach nieaprobowanych na wczesnym etapie, będziemy szukali rozwiązań alternatywnych, będziemy nad tym pracowali. Wierzę w to, że odrobina zaufania, wczesna korespondencja ze wszystkimi, otwartość, niezamykanie się na argumenty spowodują to, że będziemy świadkami czegoś, co jest potrzebne z punktu widzenia komunikacyjnego, gospodarczego i co jednocześnie zachowa wszelkiego rodzaju wymiary społeczno-środowiskowo-przyrodnicze, co więcej, będzie to zasadne ekonomicznie do wybudowania w najbliższych latach.

Zapewniam więc panią i szanownych państwa, że na pewno będziemy nad tym pracowali. Zdaję sobie sprawę z tego, że doświadczenia inwestycyjne z wielu lat mogą budzić emocje, mogą nie powodować tego należytego zaufania, jakim powinny być wzajemnie obdarzone strony. Myślę natomiast, że czasy, w których żyjemy, jak również otwartość, zmiana podejścia i zmiana mentalności ludzi spowodują to, że przy tego typu trudnych, złożonych inwestycjach będziemy w stanie miarodajnie pogodzić wszelkiego rodzaju interesy; co więcej – nie zamykać się już na samym wstępie i nie blokować się nawzajem w sytuacji, kiedy de facto jeszcze jest za wcześnie, aby cokolwiek o tym powiedzieć.

Chcę szanowną panią i szanownych państwa zapewnić, wierząc w to, że dobre intencje, jak również współpraca i odpowiedzialne decyzje, komunikacja i reagowanie na wszelkiego rodzaju nieprawidłowości czy zagrożenia spowodują, że wszyscy – po pierwsze – będą spali spokojnie; po drugie, merytoryczna argumentacja wszystkich będzie przekonywała do takich, a nie innych racji.

Kończąc, powiem w ten sposób. Droga to inwestycja, która nie jest celem samym w sobie. Nie budujemy drogi dlatego, że ktoś nam kazał. Nie budujemy drogi, żeby szukać sobie więcej roboty, a przypomnę, że dzisiaj w budowie, fizycznie, w systemie projektuj i buduj mamy ponad 1400 km, a ponad 2000 km w przygotowaniu. Zależy nam na tym, żeby mając na uwadze dzieci, wnuki, rozwój kraju w takiej czy innej formie, komunikacyjnie zadośćuczynić tym rozwiązaniom. Jeśli chcemy konkurować albo przynajmniej być traktowani jak inne kraje europejskie lepiej rozwinięte od Polski, musimy iść w tym kierunku. To, czego nam potrzeba, to na pewno odrobina zaufania i szacunku do wszystkich interesariuszy. Wówczas na pewno będziemy beneficjentami zupełnie innych rozwiązań, aniżeli negatywne doświadczenia, jakie mieliśmy w tym temacie. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję panu dyrektorowi. Sądzę, że na wiele pytań padła odpowiedź. Jeżeli któreś zostało pominięte, proszę, żeby pan dyrektor udzielił jeszcze pisemnej odpowiedzi, a teraz głos ma pani Agata Trzop-Szczypiorska, wójt gminy Baranów. Bardzo proszę.

Wójt gminy Baranów Agata Trzop-Szczypiorska:

Dzień dobry. Witam państwa serdecznie. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, jako wójt gminy Baranów bardzo dziękuję za możliwość zabrania głosu. Chciałabym poruszyć kilka kwestii społecznych. Słyszałam, że mówiliśmy wcześniej o harmonogramie. Jeżeli więc zakładamy, że ten harmonogram jest nadal ważny, czyli inwestycja rozpocznie się 2030 r., to tego czasu nie jest za wiele, a pytań mieszkańców, którzy się do mnie zwracają, jest coraz więcej. To pytania i niewiadome. Mówię tutaj o mieszkańcach naszej gminy, którzy mieszkają na terenie wstępnie określonym przez inwestycję Centralny Port Komunikacyjny.

Pierwsza rzecz jest taka, że chciałam jeszcze odnieść się do słów pana przewodniczącego dotyczących relokacji mieszkańców. Również w odpowiedziach pana ministra z 5 maja zauważyłam taką informację, że kwestia relokacji mieszkańców jest cały czas bardzo szeroko konsultowana z samorządami. Otóż chciałam powiedzieć, że wydaje mi się, że jest to nadużycie, dlatego że konsultacje z samorządami dotyczące relokacji – mówię tu przynajmniej za samorząd gminy Baranów – wyglądały tak, że na jednym ze spotkań ze spółką została nam przedstawiona prezentacja o tym, jak relokacja mogłaby wyglądać, i w zasadzie tyle.

Złożyliśmy deklarację i chęć i dalej składam chęć i deklarację takiej współpracy, jeżeli chodzi o możliwość poszukiwania dobrych miejsc dla relokacji naszych mieszkańców. Zgłosiłam kilka uwag i innych, ewentualnych alternatywnych możliwości dotyczących relokacji, natomiast od ostatnich kilku miesięcy nic w tej sprawie się nie zadziało, więc również dołączam się do pytania pan przewodniczącego Pindora o to, czy spółka rzeczywiście zamierza przedstawić konkretne plany relokacji mieszkańców. Czy są wiadome kwoty, jakie może przeznaczyć na relokację mieszkańców? To jest jedno z bardzo istotnych pytań, dlatego że mieszkańcy nadal nie wiedzą, kiedy, gdzie i jakie mają możliwości przeniesienia się i zmiany swojego życia.

Kolejne pytanie też jest od mieszkańców. Czy zostały przewidziane rekompensaty dla osób prywatnych, np. rolników czy przedsiębiorców, którzy w związku z przenosinami i zmianą swojego miejsca zamieszkania – nie będę tutaj mówić, czy chodzi o relokację, czy o wywłaszczenie – nie będą mogli wykonywać swojego zawodu? Czy brane są pod uwagę odszkodowania za utratę miejsc pracy? Czy przez spółkę brane są pod uwagę możliwości przekwalifikowania rolników, którzy stracą ziemię w związku z tym, że powstanie inwestycja, i tym samym zostaną bez pracy? Myślę, że to zasadne pytanie, bo takie pytania i odpowiedzi oraz takie przygotowania muszą być równoległe z działaniami inwestycyjnymi. Należy przygotować ludzi do pewnych rozwiązań, dać im możliwości.

Kolejne pytanie jest o to, czy spółka dysponuje lub będzie dysponowała np. środkami na budowę firm. Wiemy, że na terenie potencjalnej przyszłej inwestycji znajduje się wiele firm. Czy spółka będzie dysponować środkami na odbudowę firm, na lokalizację w przypadku konieczności przeniesienia tych firm na inny obszar? Czy są ewentualnie przewidywane odszkodowania, które będą pokrywały koszty pozyskiwania nowych pracowników, którzy np. nie zgodzą się na przenosiny wraz z firmą?

Kolejne pytanie jest związane z beneficjentami, którzy planują staranie się o dotacje. Mówię konkretnie. W tej chwili gmina intensyfikuje działania promocyjne i pomocowe związane z programem nomen omen „Czyste Powietrze”. Jak doskonale państwo wiecie, dotyczy to wymiany źródeł ciepła. Oczywiście potencjalni beneficjenci to osoby, które mieszkają w dużej mierze na terenie, który jest zajęty pod CPK. W umowie natomiast jest zawarta informacja o trwałości projektu wynoszącej pięć lat. Mam pytanie: Co mówić takim mieszkańcom? Proszę państwa, wiemy, że na razie jesteśmy na tym terenie, żyjemy i staramy się żyć normalnie. To na razie tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo, pani wójt. Chyba pan minister jako pierwszy podejmie próbę odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

W bardziej szczegółowej części odpowiedzi przekazałbym głos panu prezesowi, jeżeli natomiast mówimy o zwrotach dotacji, to w ustawie o CPK – sprawdziłem, bo to też było w międzyczasie pośrednio przedmiotem mojej rozmowy z panią wójt – jest taki przepis, że spółka jest zobowiązana do pokrycia ewentualnych kosztów wtedy, kiedy konieczny był zwrot otrzymanej dotacji w wyniku działań spółki, czyli dlatego że przejęła, kupiła jakąś nieruchomość. Przy pozbawianiu gruntów przede wszystkim cały czas musimy pamiętać, że odbywa się to nie za darmo, ale za wartość tych gruntów. To jest rzecz istotna.

Wójt gminy Baranów Agata Trzop-Szczypiorska:

Przepraszam, ale nie mówimy o kwotach. Panie ministrze, na razie nie będziemy mówić o kwotach.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Tak, ale te sformułowania czasem pojawiają się nie ze strony pani wójt, za co bardzo dziękuję. To sformułowania takie, że są „wyrzucani" czy że będzie im „kradziona" własność. Nie. Możemy dyskutować na temat różnych form wyceny i tego, czy dane formy wyceny są satysfakcjonujące, czy nie, natomiast generalnie nie ma opcji pozbawienia kogoś jego własności bez odszkodowania.

Co do różnych dodatkowych kosztów, to są to bardzo szczegółowe kwestie. Nie wiem, czy pan prezes będzie w stanie na nie odpowiedzieć. Mamy przepisy. Po pierwsze mamy Program Dobrowolnych Nabyć, gdzie jest pewne pole do negocjacji. Tu już pozostajemy w sferze prawa cywilnego, więc osoby, które byłyby zainteresowane skorzystaniem z tego programu, ewentualne muszą wycenić swoje dodatkowe szkody i koszty lub spółka spróbuje je wycenić i przedstawić jakąś ofertę. Tak jak mówię, takie rozmowy i negocjacje się toczą, aczkolwiek z tego, co słyszę, na razie niekonkluzywnie, tzn. stanowiska te w tym momencie są jeszcze znacząco rozbieżne.

Jeżeli natomiast dochodzi do tego, do czego dochodzi, powiedzmy sobie jasno, w przypadku wszystkich innych inwestycji celu publicznego realizowanych w Polsce, wówczas mieszkańcy tych okolic absolutnie w niczym nie będą czy nie są poszkodowani względem mieszkańców innych terenów, na których prowadzone są inwestycje. W niektórych przypadkach są uprzywilejowani, mają dodatkowe prawa i możliwości, natomiast takiej sytuacji, że byli w gorszej sytuacji, nie ma. W tej procedurze wchodzimy już w przepisy prawne i możliwości, które są zawsze na końcu. W razie sytuacji podbramkowej, gdy nie uda się dogadać, oczywiście pozostaje sąd. W każdym takim przypadku osoba, która czuje się pokrzywdzona i czuje, że kwota, która w ramach wywłaszczenia jest nieadekwatna do poniesionych przez nią strat i kosztów, zawsze na koniec dnia może po prostu nie zgodzić się, nie przyjąć tej kwoty i domagać się w sądzie. Wtedy sąd rozstrzyga, czy takie koszty faktycznie zostały poniesione. Jeżeli zostały, to zasądza, a spółka płaci, ale, jak mówię, tego chcielibyśmy unikać. Oczywiście w jak największej liczbie przypadków chcielibyśmy pozostać najlepiej w ramach Programu Dobrowolnych Nabyć, a jak się nie da w ramach PDN, to w ramach oferowania w procedurze inwestycji celu publicznego. Tyle w temacie ogólnym. Nie wiem, czy pan prezes może uzupełnić.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu CPK Mikołaj Wild:

Powiem tylko pokrótce. Część pytań, które zostały zadane, które dotyczą wysokości odszkodowania, dotyczy tak naprawdę systemu odszkodowawczego, który obowiązuje, który z jednej strony opiera się na zasadzie korzyści, a z drugiej strony ogranicza odszkodowania i jest niekorzystny dla osób, które są przedsiębiorcami, czy też dla osób, które dysponują niewielkimi areałami ziemi. Dostrzegamy ten problem. Tak jak powiedział pan minister, w „specustawie" dotyczącej CPK mamy już kilka rozwiązań, które wychodzą naprzeciw różnym sytuacjom, w których mogą znajdować się osoby wywłaszczone. Dostrzegamy również niedomagania obecnego systemu wywłaszczeniowego.

Jeśli chodzi o relokacje, zakładamy, że koszty związane z relokacją zależą od skali popularności tego programu, ale mieszczą się w kosztach, które są założone na realizację programu CPK do 2023 r. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Ostatnie pytanie, ostatnią wypowiedź wygłosi za chwilę pani Beata Fabisiak. Bardzo proszę.

Przewodnicząca Rady Gminy Baranów Beata Fabisiak:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, dziękuję za udzielenie głosu. Chciałam wypowiedzieć się w imieniu mieszkańców. Też jestem mieszkańcem gminy Baranów, a jednocześnie jestem przewodniczącą Rady Gminy Baranów. Chciałam odnieść się do posiedzenia Komisji z 5 maja, gdzie padały pytania, które jako mieszkańcy, samorządowcy czy przedstawiciele społeczni zadajemy wielokrotnie od czterech lat. Odpowiedzi na te pytania są od czterech lat takie same, powielają to samo i nie wnoszą niczego nowego.

Chciałam odnieść się do pytania i odpowiedzi na, zgodnie z numeracją, 20. pytanie: Gdzie były te konsultacje, skoro mieszkańcy gminy, na terenie których ma powstać samo CPK, twierdzą, że nikt z nimi niczego nie konsultował? Uważam, że odpowiedź na to pytanie jest nie na temat. Dlaczego tak uważam? Ponieważ Strategiczne Studium Lokalizacyjne inwestycji CPK… Jak brzmiało w odpowiedzi, były dwa procesy, choć pan minister oczywiście powie, że nie był to obowiązek prawny. Jako przedstawiciele naszej gminy, również Wiskitek i Teresina, niestety nie mogliśmy wziąć udziału w tych konsultacjach. Mogliśmy tylko wypowiedzieć się w taki sposób, że należy uzupełnić SSL o informacje o tym, jaki jest planowany przebieg linii kolejowych i drogowych, ponieważ na załącznikach mapowych byliśmy białą plamą. W konsultacjach jako takich nie mogliśmy więc wziąć udziału.

Teraz słyszymy, że został wyłoniony wykonawca STEŚ i że on ma odnieść się do wszystkich uwag zgłoszonych w SLL. My nawet nie mogliśmy tego zrobić, więc jest pytania o to, do jakich uwag odnoszą się oni przy naszym terenie i jak będą wyglądały konsultacje, które są planowane w związku z STEŚ. Proszę też wziąć pod uwagę, że konsultacji z nami, z mieszkańcami nie było. To bardzo często są rozmowy-hasła i zapisy tych haseł nie są realizowane technicznie ani fizycznie.

Drugi temat tak samo poruszali przedmówcy. Jest problem dobrowolnych nabyć czy relokacji. W lutym sama uczestniczyłam w spotkaniu zorganizowanym odnośnie do relokacji czy dobrowolnych nabyć. Wiele postulatów zgłaszaliśmy nie pierwszy już raz. Do tej pory nie uzyskaliśmy żadnej pisemnej odpowiedzi, że tak, zgadzamy się, słuszna uwaga. Zostało nam to przedstawione tak, że jest relokacja naszych mieszkańców na trzy tereny, trzy kółeczka, gdzie – po pierwsze – tylko w jednym obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego. Jak mieszkańcy mają się pobudować, jeśli trzeba czekać na warunki zabudowy? Są to tereny rolne. Zaznaczona powierzchnia była nieadekwatna do liczby mieszkańców.

Wszystkie te uwagi były zgłaszane. Do tej pory nie mamy żadnej odpowiedzi, więc proszę nie dziwić się, że jest taki emocjonalny odzew. Nie widzimy rozmów. Nie widzimy efektów tych rozmów, naszych postulatów, naszych pomysłów, a tym bardziej ich realizacji.

Nawiązując do pytania przewodniczącego rady społecznej, chciałabym usłyszeć odpowiedź na pytanie tego typu. Oczywiście jest harmonogram, ale kiedy dostaniemy dokładny harmonogram? W jakich ramach czasowych? Czy to będzie w ciągu miesiąca, czy za pół roku?

Drugie pytanie jest skierowane pewnie do pana prezesa. Czy spółka celowa wystąpiła z wnioskiem o wydanie opinii do wszystkich instytucji, organów zgodnie z art. 41 ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Przystępujemy do odpowiedzi. Bardzo proszę pana ministra.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Oddam głos panu prezesowi.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu CPK Mikołaj Wild:

Bardzo dziękuję. Najpierw odniosę się do kwestii inwestycji i procesów inwestycyjnych, które toczą się na obszarze między Łodzią a Warszawą, w tym inwestycji kolejowych, też w kontekście wczorajszego podpisania umowy na studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe dotyczące połączenia Warszawa-Łódź. Mamy do czynienia z trzema procesami inwestycyjnymi, które oczywiście muszą być zsynchronizowane. Pierwszy to linia kolejowa Warszawa-Łódź, z wyłączeniem linii kolejowych w obszarze węzła CPK. Innymi słowy umowa, która była podpisana wczoraj, nie obejmuje węzła kolejowego CPK. Drugi STEŚ dotyczy samego węzła CPK. W niektórych wariantach liczba tonokilometrów zbliża się do liczby między Warszawą a Łodzią. Trzeci jest sam proces inwestycyjny dotyczący Portu Solidarność.

Na każdym z tych etapów, zgodnie z obowiązującymi przepisami, będą przeprowadzane konsultacje społeczne. Gdy mówię „zgodnie z obowiązującymi przepisami”, mam na myśli rzeczywiste, a nie formalne wypełnienie obowiązków płynących z przepisów środowiskowych. W szczególności wskazanie lokalizacji, które nastąpi w tym roku, będzie polegało na określeniu wariantu inwestorskiego i oczywiście dwóch innych wchodzących w grę wariantów, które są potrzebne, żeby przygotować uczciwe postępowanie środowiskowe i przygotować się do procesu środowiskowego. Tak jak przy wszystkich inwestycjach tego rodzaju zarówno na linii Warszawa-Łódź, jak i przy różnych wariantach dotyczących węzła CPK i przy lokalizacji lotniska będzie uwzględniany głos mieszkańców. Będzie uwzględniany, co oznacza, że mieszkańcy będą mieli to, na co zasługuje każdy mieszkaniec, który mieszka na terenie oddziaływania inwestycji, czyli prawo do wysłuchania i rozważenia jego stanowiska i argumentów w procesie inwestycyjnym. Jestem przekonany, że część z tych argumentów zostanie wzięta pod uwagę.

Jeżeli chodzi o kwestie formalne, to pozwoliłbym sobie zobowiązać się do udzielenia odpowiedzi na piśmie. Rozumiem natomiast, że do pytania odnośnie do harmonogramu i planów co do relokacji będziemy mogli odnieść się, kiedy dostaniemy informację zwrotną co do tego, czy przedstawiona przez nas informacja jest dla państwa wystarczająca, czy też nie. Wtedy będziemy mogli albo przyjąć, że to są te informacje, o które państwu chodziło, albo jeszcze je uszczegółowić. Na dzisiaj ciężko jest mi przewidywać, czy informacje, których potrzeba została przez państwa sformułowana w czasie posiedzenia sejmowej Komisji, to te informacje, na które państwo czekacie. Uczynimy wszystko, żeby tak się stało, żeby uzyskali państwo informację odnośnie do naszych zamierzeń i harmonogramu, tak jak zadeklarowałem to wcześniej.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo panu prezesowi. Dziękuję wszystkim osobom, które uczestniczyły w dzisiejszym posiedzeniu Komisji, panu ministrowi, panu prezesowi, panu dyrektorowi za udzielone odpowiedzi. Stronie społecznej dziękuję za troskę o mieszkańców, którzy mają ustąpić miejsca inwestycji, która jest priorytetową inwestycją rządu. Pana ministra i pana prezesa proszę o udzielenie odpowiedzi, także tych, które padły na poprzednim posiedzeniu. Sprawdziłem, w odpowiedzi, którą otrzymali członkowie Komisji, nie były zawarte odpowiedzi na pytania przedstawicieli strony społecznej. Bardzo proszę, aby udzielić tej odpowiedzi także z adresem do członków Komisji.

Myślę, że była to ważna i naprawdę bardzo ciekawa dyskusja. Zdania są podzielone. Rząd musi uwzględniać także postulaty, opinie, oceny strony społecznej, które się pojawiają. Ważne, żeby zamierzenie, jeżeli zostanie zrealizowane, zostało zrealizowane w taki sposób, aby nie było poczucia krzywdy, żeby nikt z interesariuszy nie czuł się skrzywdzony działaniem w imieniu państwa, w imieniu nas wszystkich.

Zmartwiła mnie tylko jedna wypowiedź pana ministra. Wczoraj pan minister uczestniczył przecież w uroczystości, gdzie zapowiadano podpisanie pierwszej umowy. Z panem premierem i panem prezesem używaliście pojęcia kolej dużych prędkości, a dzisiaj pan minister powiedział, że to nie będzie kolej dużych prędkości. Sugeruję, aby pana pre-

miera szybko wyposażyć w istotną wiedzę, żeby nie powielał tego błędu publicznie, bo wczoraj wszyscy słyszeliśmy…

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Panie przewodniczący, przepraszam, ale wypowiadałem się niezwykle ściśle. To nie będzie kolej dużych prędkości w myśl unijnej definicji kolei dużych prędkości…

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

No właśnie, kolei dużych prędkości.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

…ze sobą tylko koszty i obowiązki, natomiast w rozumieniu potocznym, technicznym nie tylko unijna definicja na świecie istnieje.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Proszę, żeby wyposażyć premiera, szefa rządu w tę wiedzę, że to będzie szybka kolej, ale nie kolej dużych prędkości. Jeszcze raz dziękuję wszystkim za udział w posiedzeniu Komisji.

Zamykam posiedzenie.